



RALLY LIVE

- Rallyradio
- Webb-tv
- Poddar

BILSPORT

NR 5 2021

Pris 89:- inkl. moms, 9 EURO, Norge 99 NOK

Rally & Racing

RALLYCROSS • DRAG RACING • FOLKRACE • KARTING

RALLYCROSS

Enlund Motorsport

FOLKRACE

Jan Ingesson



NYA GRUPP H

Sollebrunn Racing – Micke, Martin, VW Polo 6R

MÅNADENS TÄVLING

**Uddevalla
City Race**



GT4 SCANDINAVIA

Toyota Gazoo Racing Supra



RETURVECKA 34

RALLYX NORDIC • NOTISBLOCK • SBF • KRÖNIKOR • RX2E

Välkomna till Albinsson & Sjöbergs Bilmuseum och Karlskrona Porslinsmuseum **SOMMARÖPPET!**

29/6–22/8 • Tisdag–söndag kl. 11.00–16.00



Albinsson & Sjöberg
BILMUSEUM
NOSTALGI & ENTUSIASTFORDON



**Inträde:
70:- för båda
museerna**

Den gamla Porslinsfabriken, Östra Hamngatan 7 D i Karlskrona.

För mer information 0455-36 12 23 eller museum@fabas.se • www.fabas.se/vara-museer



FOTO: MICKE FRANSSON

Mikael Ericsson är redo att hänga på det sista hjulet innan det är dags för honom och Martin Svensson att sänka ner och vädra den nybyggda rallybilen. Grabbarnas Grupp H-projekt hade inte blivit verklighet utan deras stora passion för motorsporten.

Passion för motorsport

Innerst inne är alla vi som roar oss med biltävlingar påfallande lika. Funktionärer, världsmästare, mekaniker, företagare, de som tävlar lokalt och de som besöker en eller trettio tävlingar om året som åskådare.

Vi delar passionen för det vi gör!

Det bästa med jobbet på en nischad motorsporttidning som Bilsport Rally&Racing är utan tvekan mötet med människorna.

Oavsett om vi träffar entusiasterna i garage eller på tävlingar, eller av en slump på matställen utmed vägarna, så är det fantastiskt att få ta del av livsöden, minnen och anekdoter.

Samtalen blir oftast långa, utvecklande och leder alltid till glada skratt. Och det dyker nästan alltid upp något som orsakar minst ett förvånat hagsläpp.

I DE SENASTE utgåvorna av Bilsport Rally&Racing har vi publicerat frukten av intressanta möten med Tom Kristensson, Jonas Stentäpp, Dennis Rådström, Åke Kjellgren, Wilma Andersson, Oliver Solberg, Pelle Palmqvist och Thore Lax. Bland många andra.

Alla med oerhört skiftande förutsättningar. Men alla med stor passion och glädje för sin sportsliga sysselsättning.

Det är precis lika intressant att lyssna till och förmedla budskapet från vem som helst som brinner för något.

För många är det en stor seger att komma till start i en tävling eller att vinna sin klass någon gång. För andra är VM-titeln det självklara målet.

Olika förutsättningar!

Jag har också tävlat, varit funktionär och slagit knogarna blodiga i försök att åstadkomma åtminstone något i garaget. Men någon lovande tävlingskarriär blev det inte. För mig stannade det, i likhet med så många andra, vid drömmar.

Rally Live-killarna kan du läsa om i den här tidningen. De har också gjort mer eller mindre framgångsrika försök i olika tävlingsbilar.

Förutom passionen för snabba bilar delar vi erfarenheten att vi inte var bäst när vi tävlade, men att vi hade oerhört kul.

Vi var inte tillräckligt bra, eller hade inte rätt förutsättningar, att komma långt i våra karriärer som förare, kartläsare eller mekaniker.

Men vad gör det? Vi fascinerar lika mycket av de mänskliga prestationerna, biltekniken och tävlingsmomentet som alla andra.

FÖR OSS SOM jobbar professionellt med motorsportmedia är det en oerhörd förmån att få ta del av människornas berättelser och att få förtroendet att förmedla det oavsett om det handlar om print, nätet, tv eller radio.

Tyvärr är vi ganska få i Sverige som har privilegiet att ha detta som heltidsyrke. Jag önskar att fler fick uppleva den entusiasmen jag känner varje gång jag åker iväg på en reportageresa.

Nu ser jag och många med mig fram emot att restriktionerna lättar så att utbudet av trevliga tävlingar ökar igen.

Glad sommar!

Mikael Johansson
Redaktör



INNEHÅLL

- | | | |
|--|--|---|
| 4 PARC FERMÉ
Heta härliga Höljes. | 26 TILLBAKABLICK
Nostalg, minnen och arkiv. | 43 SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET
Nyheter, officiella meddelanden och kalender. |
| 6 RALLY
Sollebrunn Racings VW Polo Grupp H. | 28 RALLYCROSS
Dags för RX2e-premiär. | 46 MÅNADENS TÄVLING
Uddevalla City Race, BMK Uddevalla. |
| 14 RACING
GR Supra för GT4 Scandinavia. | 30 RALLY
Sebastian Bourghardt, Rally Live. | 57 KRÖNIKA
Thomas Lindbergs äventyr. |
| 18 RALLYCROSS
Enlunds Motorsport. | 34 RALLYCROSS
RallyX Nordic 2021. | |
| 22 FOLKRACE
Jan Ingesson, Borlänge MK. | 36 NOTISER
Nyheter och krönika. | |

NÄSTA NUMMER UTE 26 AUGUSTI

Som prenumerant
får du tidningen tidigare

BILSPORT
Rally&Racing
RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING

GRUNDAD 2002

PRENUMERATION & LÄSARSERVICE
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15
www.kundservice.net/rallyracing

Utgivare

Förlags AB Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona

Besöksadress

Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

Telefon

Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-17
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

E-post redaktionen

rallyracing@rallyracing.se

E-post direkt

fornamn.efternamn@fabas.se

Hemsida

www.bilsportrallyracing.se och www.fabas.se

FÖRLAGSLEDNING

Publisher och ansvarig utgivare

Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

REDAKTION

Redaktör

Mikael Johansson, 0455-33 53 83

Redaktion

Thomas Lindberg, 072-554 01 94
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

Layout

Christian Hansson, 0455-33 53 59

Bildchef

Joachim Cruus, 0455-33 53 82

Korrektur

Petra Stieger, 0455-36 12 05

Medarbetare i detta nummer

Stefan Boman, Micke Fransson,
Gunnar Ljungstedt, Mattias Persson,
Tony Welam.

Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

ANNONSAVDELNING

Företagsannonser

Bilsport Rally&Racing
Box 529, 371 23 KARLSKRONA

Annonsförsäljning

Jonas Andersson, 0455-36 12 97,
jonas.andersson@fabas.se

Annonsproduktion

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

PRENUMERATION

Beställs på www.rallyracing.se/prenumerera
eller kontakta vår kundservice
på kundservice@fabas.se eller
telefon 0455-30 29 30.
Pris helår (8 nr) 499 SEK,
Utanför Sverige tillkommer
portotillägg för respektive land.

MARKNADSAVDELNING

Marknadsansvarig

Linnéa Lundell, 0455-33 53 10

Utställningar och träffar

Anders Blomgren, 070-248 46 11

ÖVRIGT

Teknisk produktion och repro

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 71

Tryck

V-TAB, Vimmerby.

Copyright

Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346
Bilsport Rally&Racing ansvarar inte för insänt,
ej beställt material i form av text och bilder.
Allt material i Bilsport Rally&Racing lagras digitalt.
Den som sänder material till tidningen förutsätts
medge att materialet får lagras och spridas
elektroniskt eller i pappersform.
Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens
pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

Upplaga

Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

Personuppgiftspolicy

Din personliga integritet och hur vi hanterar dina
personuppgifter är viktigt för oss.
Vi har förtydligat hur vi hanterar dina
personuppgifter i vår policy.
Läs mer på www.fabas.se/integritetspolicy

OMSLAGSBILDER

Stora bilden

Sollebrunn Racing, Mikael Ericsson och Martin Svensson,
SMK Trollhättan, VW Polo 6R Grupp H.

FOTO: MICKE FRANSSON

Sebastian Bourghardt, Rally Live.

FOTO: MICKE FRANSSON

Toyota Gazoo Racing Sweden, GR Supra GT4.

FOTO: GUNNAR LJUNGSTEDT

Richard och Robert Åndberg, SMK Nyköping, Toyota
Corolla. Uddevalla City Race.

FOTO: MICKE FRANSSON

Parc fermé ...

FOTO: ROLAND THYBERG



FOTO: KAJ BACKMAN

Legendariskt! A-finalen 1981 leddes av Olle Arnesson före Stig Emilsson, Börje Carlsson och Per Engseth.

När Grupp B-bilarna inte längre var välkomna i rally-VM togs dessa makalösa bilar emot med öppna armar av rallycross-sporten. Figheten mellan Matti Alamäki och Martin Schanche vid mästartmötet 1989 är bara en av alla minnesvärda stunder.

Heta härliga Höljes

EM-tävlingar i många år och VM-evenemang sedan 2014. Stortävlingarna i Höljes är utan tvekan en av sommarens riktiga rallycrossbakelser. Årets VM-tävling är planerad till 20-22 augusti.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

FOTO: THOMAS LINDBERG



Gunnar Högljudlund ... f'lat Gunnar Fridlund, är speakern som sett till att det aldrig tystnat runt banan i Höljes.

FOTO: MICKE FRANSSON

Vad sa du nu då? En dubbelpipig korvgrillningsapparat! Liam Doran fick fyr på efterbrännkammaren och for till väders.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN



Hotell i närheten av Höljes sa du? Ha, ha ... Nä du vännen, här gör du bäst i att ta med eget rum. Och du, se till att du har god tid på dig när du ska till eller från anläggningen. Men som ordspråket säger: "It's well worth it".



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Det finns alltid plats för en bil till på insidan. Det är sedan gammalt. Eller hur Timmy Hansen och Mattias Ekström?



FOTO: THOMAS LINDBERG

Urban Bergström svävade omkring med kombin. Servicebilen? Fast låt dig inte luras av att det ser stillsamt ut på bilden. Värmlänningen vann supportklassen.



FOTO: THOMAS LINDBERG

Ibland går drömmarna i kras. Olivier Anne hann bara ta starten i sitt första kvalheat vid EM 2007. Sedan återstod en lång resa hem till Frankrike där det behövdes mycket kärlek till hans Division 1-bil, den en gång så fina Citroën C4 T16.



Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER
W

Pipercross

WALBRO

COMETIC
GASKET
www.cometic.com

HOLSET
TURBOCHARGERS

ARP

QUARTER MASTER

SACHS
PERFORMANCE

DTA fast

BOSCH

Polarnas potenta Polo

För sju år sedan hade Volkswagen inlett en fyraårig dominans i rally-VM. Då drömde Mikael Ericsson och hans Sollebrunn Racing-team om en VW Polo i Grupp H.

Ett passande nationellt reglemente existerade inte och drömmen blev just då bara ett aprilskämt på sociala medier.

Nu, sju år senare, står en potent VW Polo 6R race ready. Micke och hans polare sedan barnsben, Martin Svensson, är minst lika redo som bilen att prestera vassa sträcktider.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Inne i huvudet har Mikael Ericsson redan kört varenda favoritsträcka med sin nybyggda VW Polo Grupp H. Det säger han inte. Men det märks.

Efter ett långt samtal över en god kopp kaffe inne i det prydliga garaget har han och nygamle co-drivern tillika barndomskompisen Martin Svensson rullat ut bilen på gårdsplanen.

Äntligen kan Mikael Ericsson (t.v.) och Martin Svensson (t.h.) visa sin nybyggda VW Polo Grupp H. De utgick från en Polo 6R -11 och utvändigt syns breddat plastkit från Gustavsson Composite och äkta WRC-vinge av kolfiber. Notera den lilla fyrkanten i vindrutan, under friskluftsintaget. Där bakom finns original regnsensor kvar.

Snabba fakta

MIKAEL ERICSSON

Född: 1971-08-10.

Bor: Sollebrunn.

Familj: Flickvännen Lena och sönerna Alex och Alwin.

Yrke: Produktlinjechef på Parker Hannifin.

Hobby: Motorsport, hem och familj.

Klubb: SMK Trollhättan.

Co-driver: Martin Svensson (tidigare Conny Erixon och Ida Hegge).

Typ av noter: Siffer.

Musiksmak: Det mesta.

Läser: Bilsport Rally&Racing.

På nätet kollar jag: Youtube, "DIY" och motorsport.

Äter helst: Grillad köttbit.

Dricker gärna: Ett kryddigt rödvin.

Tre favoritprylar: Mobilen, muttermaskinen och fritösen.

Tävlingsdebut: 1990 (Rally).

Antal tävlingar: Oj, närmare 500 rallytävlingar kanske.

Favorittävling: Linköping.

Privatbil: Volvo XC60 T8 laddhybrid och VW Polo 6R.

Sportslig framtidsdröm: SM-guld samt bevisa mig som bilbyggare.

Styrka som förare: Lugn men bestämd.

Kan jag bli bättre på som förare: Definitivt att utveckla bilen.

Snabba fakta

MARTIN SVENSSON

Född: 1970-11-24.

Bor: Sollebrunn.

Familj: Fyra söner.

Yrke: Verktygsmakare på Autoliv.

Hobby: Barnens intresse, bl.a. grabbarnas ishockey.

Klubb: SMK Trollhättan.

Typ av noter: Siffer.

Musiksmak: Hårdrock, rock och pop.

Läser: Siffernoter och Bilsport.

På nätet kollar jag:

Bilannonser, hockey och motorsport.

Äter helst: Kyckling eller en fin pepparstek.

Dricker gärna: Alla färger av vin.

Tre favoritprylar: Spotify, hemförstärkaren och bilen.

Tävlingsdebut: 1990.

Antal tävlingar: 300 st.

Favorittävling: Strömkarlen.

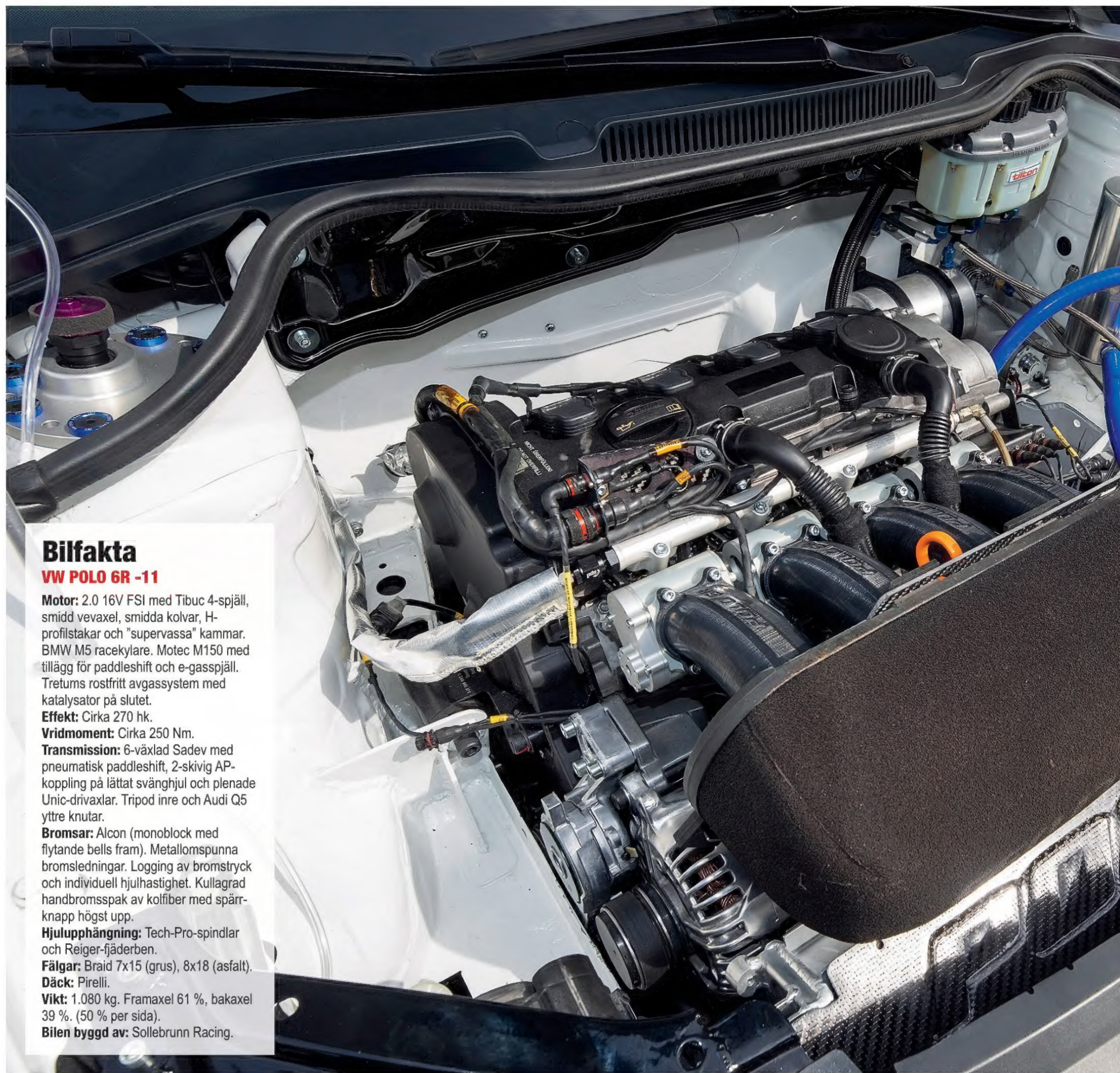
Privatbil: VW Passat.

Sportslig framtidsdröm: SM-guld.

Styrka som co-driver: Lugn, orädd.

Kan jag bli bättre på som co-driver: Man kan alltid utveckla allt.





Bilfakta

VW POLO 6R -11

Motor: 2.0 16V FSI med Tibuc 4-spjäll, smidd vevaxel, smidda kolvar, H-profilstakar och "supervassa" kammar. BMW M5 racekylare. Motec M150 med tillägg för paddleshift och e-gasspjäll. Tretums rostfritt avgassystem med katalysator på slutet.

Effekt: Cirka 270 hk.

Vridmoment: Cirka 250 Nm.

Transmission: 6-växlad Sadev med pneumatisk paddleshift, 2-skivig AP-koppling på lättat svänghjul och plenade Unic-drivaxlar. Tripod inre och Audi Q5 yttre knutar.

Bromsar: Alcon (monoblock med flytande bells fram). Metallomspunna bromsledningar. Logging av bromstryck och individuell hjulhastighet. Kullagrad handbromsspak av kolfiber med spärrknapp högst upp.

Hjulupphängning: Tech-Pro-spindlar och Reiger-fjäderben.

Fälgar: Braid 7x15 (grus), 8x18 (asfalt).

Däck: Pirelli.

Vikt: 1.080 kg. Framaxel 61 %, bakaxel 39 %. (50 % per sida).

Bilen byggd av: Sollebrunn Racing.

► Ingen behaglig värme ute precis, men Micke beskriver det vita råskinnet med sådan inlevelse att vi blir varma inombords.

Hans förväntningar på Sollebrunn Racings nya rallybil är höga. Vore konstigt annars. Han bedömer att han själv lagt tre och ett halvt år, eller cirka 4.000 timmar, på bygget. Utöver det tillkommer all tid som andra, inte minst Martin, bidragit med.

– Klart vi kunnat göra det här på en tredjedel av den tiden. Men då hade det inte blivit så här bra. Dessutom har vi ju vanliga jobb att gå till och familjer att umgås med.

Ju mer han berättar, och desto fler fiffiga detaljer som avslöjas,

står det klart vad ledorden i projektet har varit.

Prestanda, funktion, tillförlitlighet och servicevänlighet.

– Bilen måste hålla och kunna leverera bra sträcktider på SM-nivå. Varenda grej vi har skruvat dit har vi först funderat över. Hur går den enklast att laga eller byta under tidspress på en presenning ute på en grusplan? Det är ju en annan sak när man står i en varm verkstad med lyft och alla verktyg till hands.

RESAN TILL där vi står nu har varit lång. Micke körde folktrace som junior, tog körkort 1989 och körde sitt första rally ett år senare. Hans intresse för bilsport väcktes

av att hans pappa tävlat i många år.

– Första rallytävlingen var med farsans standardmässiga Saab V4, en rollad 3.000-kronorsbil. Den hade vi mycket kul med, jag och Martin.

Tills bilen så att säga "tog slut" på en sträcka utanför Alingsås, när duon ledde klassen.

De båda tävlade tillsammans i flera år innan de antog nya utmaningar. Martin åkte med andra förare och Ericsson lotsades flera säsonger av Conny Erixon och Ida Hegge.

På hemmaplan skapade det gemensamma motorsportintresset en fin och nära relation mellan Mikael och hans pappa Ulf.

– Vi skruvade tillsammans, hade kul, och han lärde mig massor om mekande och tävlingsbilar. Han var alltid med när jag tävlade.

Tragiskt nog blev Ulf sjuk och gick bort för några år sedan. Det var ett hårt slag för Micke, såväl på det personliga planet som för hans tävlingsverksamhet.

– Det här projektet hade vi börjat prata om och vi köpte faktiskt karossen ihop. Men han fick aldrig se det färdiga reglementet. Därför har bygget av Grupp H-Polon blivit lite av ett examensarbete för mig. Att förverkliga och ta vara på kunskaperna jag fått av honom. Det har varit en viktig drivkraft att på något sätt hedra farsan och göra honom stolt. ►



Tvåliters FSI-motorn är byggd av Ryrlén Workshop. Det är trångt och motorn är lutad 19 grader för att få bästa kompromiss mellan grenrör och insug. Bromsvätskebehållaren ville Micke behålla på sin plats (högst upp till höger) för att få rätt flöde till pedalstället. Omöjligt att komma åt att fylla på, men med fjädrar i fästet går behållaren enkelt att "vipa" utåt.



Christian Gustavsson på Jeansgaraget/Carmod Sweden har monterat Finess-buren och byggt stötdämpartorn (integrerade i buren) och hjulhus bak samt strängsvetsat hela karossen. Reservhjulet är placerat så långt fram som reglerna tillåter. Notera detaljer som 6R-loggan i golvet och på kolfiberkåpan som skyddar bränslepumparna och catch-tanken. Sprinten till domkraftens snabbfäste i bakkant är fastsatt med wire för att inte slarvas bort när det är bråttom.

KÖR ETT VINNANDE KONCEPT TÄVLINGSSÄSONGEN 2021!

Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus



- Försäljning av Reiger Suspension
- Uppdatering, service och reparationer av all tävlingsfjädring



Kontakta Mikael Gustafsson för mer information +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se

Tech Pro
SWEDEN AB

► Mikael vann A2WD-klassen i Svenska RallyCupen 2013. Han har gjort flera fina SM-resultat och gjort sig känd som en av landets riktiga fortkåkare i Grupp H, sedan många år i en vass VW Golf MKIII Kit Car.

Därför var det nog många som lyfte på ögonbrynen när de utan tanke på datumet skrollade sina Facebookflöden den 1 april 2014, året efter att Volkswagen tagit sitt första av fyra raka VM-guld i rally.

– Jag lade upp en bild på en WRC-Polo som jag photoshoppat in min reklam på, och skrev ett skämt om att vi homologerat in en Polo för Grupp H.

Då fanns inte ens ett utkast på ett reglemente som skulle passa. Men trots att det då var en utopi, drömde Micke om en sådan bil.

– Rally ska ju vara en premiumsport och jag har alltid menat att vi inte bara kan tävla med gamla bilar. Vårt nationella reglemente måste också utvecklas med tiden.

Tidigt 2015 kom ett kortfattat officiellt meddelande från SBF:s rallyutskott med innebörden att öppna upp för nyhomologeringar i Grupp H-reglementet.

– Det tog jag som ett beslut och redan samma kväll satt jag och sökte efter en tredörrars VW Polo 6R på nätet.

Ett par veckor senare hittade han en bil och gjorde affär. Men det hördes inget mer i frågan från SBF på ett bra tag. Bilen blev stående under en presenning hemma i Sollebrunn.

– 2017 såg jag ett remissförslag på ett reglemente och så fort det var officiellt skickade jag in en ansökan om igångsättningstillstånd.

Micke fick sina handlingar från SBF, ihop med ett undertecknat godkännande från Volkswagen. Bygget kunde starta!

EFTER SÄSONGEN 2018 omsattes Kit Car-Golfen till pengar som investerades i Polo-projektet.

– Om det inte var nödvändigt ville jag inte plocka i en gammal motor och låda i den nya bilen.

Den plåtrena karossen med färdiga mått för stolsfästen levererades till Christian Gustavsson som bland annat monterade bur, byggde stötdämpartorn och strängsvetsade.

– Han gjorde ett väldigt fint jobb som stegade upp min ambition. Det gick ju inte att ta emot hans fina jobb och sedan inte förvalta det rätt.

I ett mycket tidigt skick ställdes bygget ut på välbesökta BilSport Performance & Custom Motor Show på Elmia i Jönköping, påsken 2019.

Martin berättar att de fick många positiva reaktioner den helgen. Och också gott om goda råd och feedback. De förstod att de var på rätt väg.

En av anledningarna till bygget, och att Martin är tillbaka som kartläsare, är att han och Mikael känt varandra sedan barndomen, umgås

privat och båda vill hitta tillbaka till det roliga med rally.

– Det är lätt att man snurrar in i SM-cirkusen och förväntningarna som är kopplade till det. Att det blir lite för viktigt och lite för mycket allvar. Då är det inte alltid så roligt att åka till en tävling som det borde vara. Men nu ska vi åka för att det är roligt igen, förklarar Micke som samtidigt poängterar Martins insats för det nya bilbygget.

– Jag skulle vilja säga att han har varit outhärlig. Martin är entusiastisk, duktig på bearbetning och har både tänkt ut och tillverkat många fina lösningar och grejer.

Mikael är också väldigt tacksam för teamets trogna och lojala mekaniker, Gunnar och Per-Jörgen.

– De finns alltid där när jag behöver dem. Och vi har väldigt trevligt ihop när vi är ute på tävlingar.

ALLT SKAPAR DE så klart inte själva. En rad skickliga hantverkare har ställt upp med expertis, vilket förklaras i bildtexter och "tack till-rutan" i det här reportaget.

Flera saker har dessutom behållits original. Defrostersystemet till exempel. Och regnsensorn som kan vara guld värd när det småregnar. Faktiskt även originaltanken, som skumfylld.

– Den sitter helt perfekt placerad, väldigt lågt under baksätet, och rymmer 45 liter vilket kommer att funka eftersom vi tänker köra på bensin och inte etanol, förklarar Micke.

Polon är i grunden ganska liten, vilket ibland skapat huvudbry. Grenröret från Skoda S2000 är modifierat av Björn Ånvedh och millimeteranpassat.

– Vi bestämde också tidigt att gå "all in" på bromsarna. Och ännu en gång, att allt ska vara lättmekat.

Micke visar snabbfästena för stötfångaren fram och ursäktar sig när han pekar på hasplåten under motorn.

– Det här ska vi göra om. Just nu sitter den monterad med M12-bultar med 15-skallar. Det är dåligt eftersom hjulbultarna har 19-skallar. Självklart ska vi ha 19 även till hasplåten. För ligger du under bilen på en serviceplats och måste ha ner plåten så ligger i regel mutterdragaren redo i närheten. Det kan spara 30 viktiga sekunder.

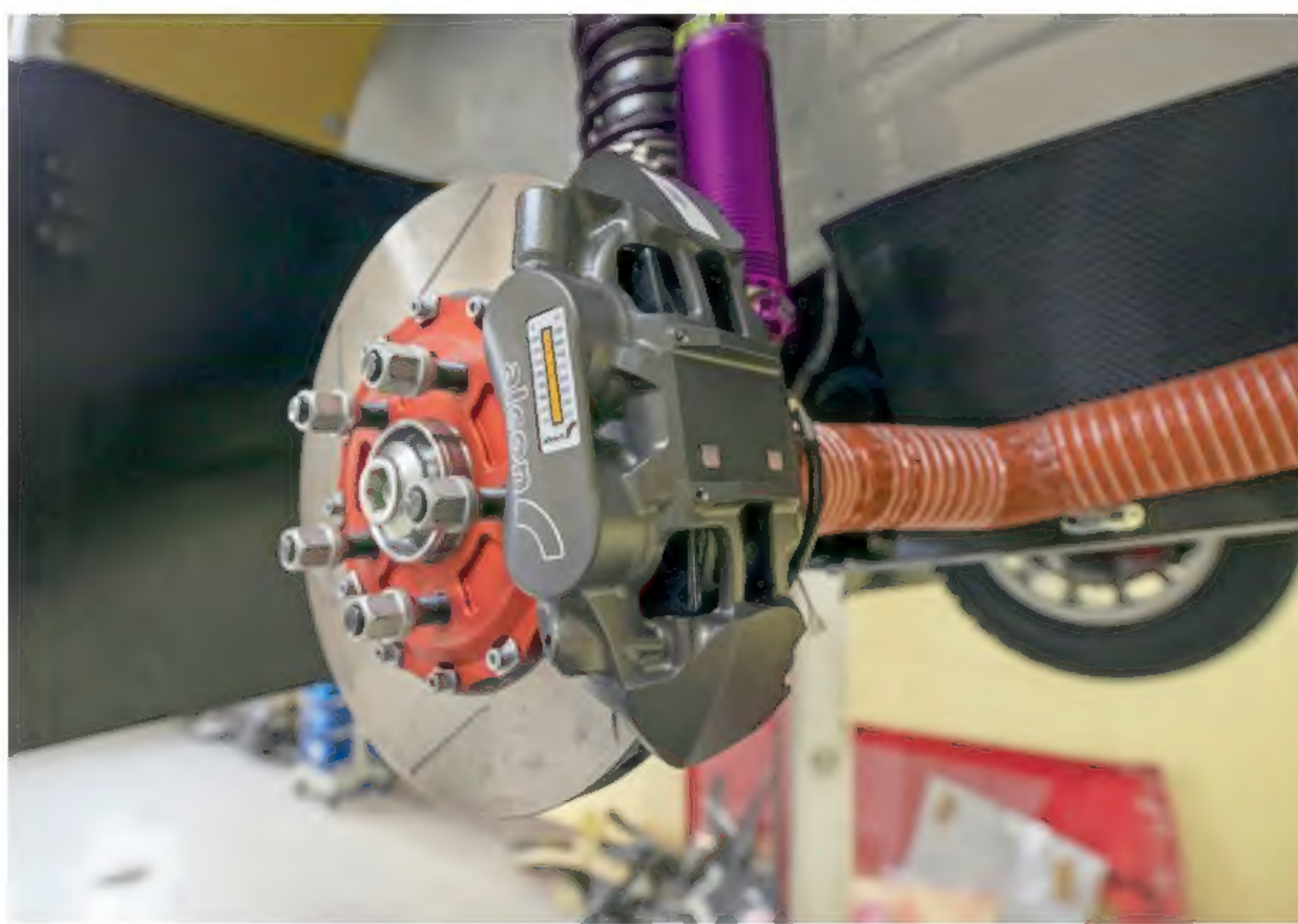
Inledningsvis hoppades Ericsson hamna på viktfordelningen 70 procent fram och 30 procent bak.

– Då trodde jag mig behöva en riktigt stabbig vinge för att få stabilitet i bakvagnen i högre fart. Nu ligger vi på 61/39 vilket möjligen minskat behovet av jättevingen. Så, om den gör bilen långsammare åker den av. Men om den till och med är bra, då kommer du att få se WRC-vingar på fler bilar.

Även kylarpaketet är överdimensionerat. En BMW M5-kylare, med snabbfästena så klart, och bakom den sitter oljekylare för växellåda och motor.



Så här prydligt är det innanför vänster bakhjul. Runt om sitter Reiger fjäderben från Tech-Pro som även levererat spindelhus i aluminium.



Höger fram syns de biffiga R5-bromsarna med monoblock och flytande bells från Sellholm. Skivorna är 305x28 mm och får svalka genom extra bromskylning.

"Rally ska ju vara en premiumsport och jag har alltid menat att vi inte bara kan tävla med gamla bilar."



Snygg? Ja! Dock har viktigaste ambitionen varit att skapa funktion, tillförlitlighet och servicevänlighet. De många fiffiga detaljerna syns inte vid en första anblick. För övrigt har Micke sprutmålat karossen själv, med lite hjälp. Första bilen han lackade själv. Vid vårt besök var VW Polon så nybyggd att dekoren ännu inte folierats på karossen.



Original har VW Polon stel bakaxel. Här är den utbytt mot bakvagnsbrygga influerad av Toyota Corolla. De justerbara stagen har höger- och vänstergånga för att enkelt kunna justera hjulvinklarna. Bak hittar vi även justerbara krängningshämmare från Sellholm. För att skydda mot väder och grusprut har alla uniballs damasker. Och mitt under bilen, på varje sida, ser du VW:s original plastskydd som är monterade med originalsruvar.



SE V8 THUNDER CARS PÅ

STCC+

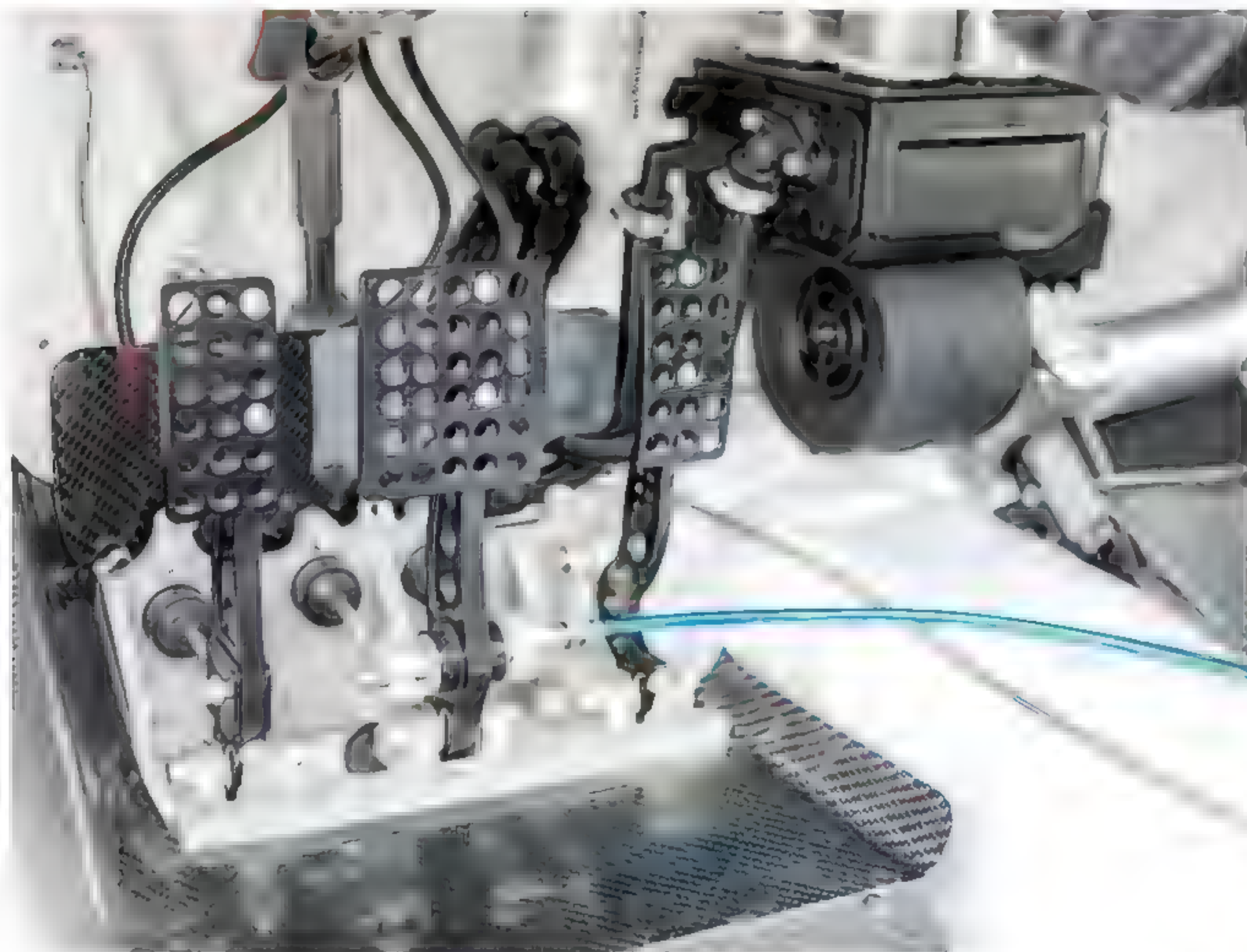
GELLERÅSEN 21-22 AUGUSTI

FÖR MER INFORMATION OM STCC+ SE WWW.STCC.SE

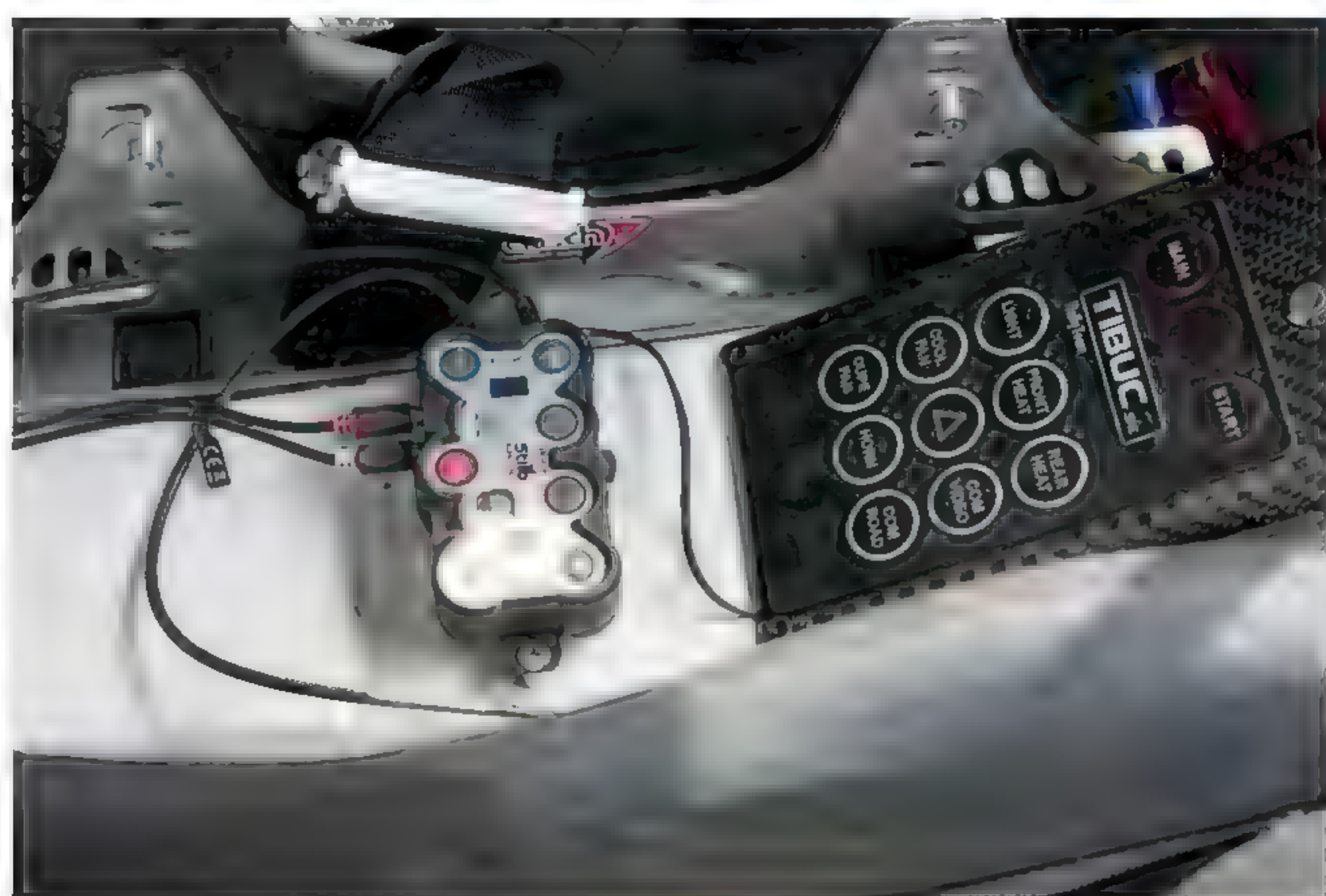
#21 Andreas Nilsson
Chevrolet Camaro







Tibuc har tillverkat pedalstället som liksom stol och ratt är justerbart.



Mellan stolarna styrs det mesta som handlar om bilens elsystem.

– Det ska alltid finnas kallt vatten för motorn. Vi har två Spal-fläktar mellan kylarna. Därmed blir det en sugande effekt till vattenkylaren och tryckande genom oljekylarna.

Även dessa sitter minst sagt trångt.

HP-BOXEN för bilens el och Motec M150:n som styr motorn finns framför kartläsarens fötter. Filosofin var ju att placera all vikt över framvagnsbalken. Fast där fram finns också två superlätta saker.

– Många köper ju färdiga varningsflaggor. Men så jobbar inte vi. Här är det kolfiberrör och egensydda flaggor. De väger typ ingenting, säger Micke och ler glatt.

Han visar fler detaljer och förklarar på ett pedagogiskt vis tanken bakom allt.

– Förr var skruvandet ett nödvändigt ont. Det här projektet har väckt mitt intresse för att tänka till, räkna ut, skapa och bygga. Att uppskatta ingenjörsskapet. Jag tror det är viktigt för mig att bevisa mig som bilbyggare genom den här Polon.

– Vi har gjort många egna lösningar och följt en ambitiös vision utefter våra egna förutsättningar. Samtidigt är det klart att jag lyssnat

och tagit till mig av duktigt folk också. Det vore dumt annars.

Under byggets gång har Ericsson haft regelbunden dialog med Svenska Bilsportförbundet och även haft tekniker på besök i garaget.

– Man har ju inte hur stor spelplan som helst, varken via reglementet eller hur en bil är konstruerad. Och jag har varit väldigt noga med att skapa den här bilen "by the book".

Största utmaningen då?

– Att allt tar tre gånger så lång tid som man tänkt och att allt blir tre gånger så dyrt som man trott.

Utanför garaget i Sollebrunn blåser det kalla vindar. Micke och Martin står redo att rulla in den nybyggda Grupp H-Polon igen. Sången ur tvåliters-FSI:n fick vi inte höra den här dagen. Plötsligt utbrister Micke:

– Jag är så oerhört spänd på att se hur bilen levererar! Om den är bra eller inte vet vi inte förrän vi är i mål på första sträckan. Det viktiga är ju inte hur blank och fin den är. Det viktiga är hur sträcktiderna blir.

Han är tveklöst en tävlingsmänniska.

– Det har jag alltid varit. När vi står på startlinjen ska vi kriga! ●



Nya Grupp H-reglementet "Grupp HB"

● **NYA GRUPP H-REGLEMENTET**, Grupp HB, trädde i kraft 2018-01-01 (RY-T 6B). Detta möjliggör att bygga bilar på nya karosser, men samtidigt kunna använda äldre teknik, det vill säga motorer och transmission.

Grupp HB välkomnar serietillverkade bilar utan årsmodellgräns.

Syftet är att få in modernare bilar i nationella rallyklassen Grupp H och att i viss mån skapa möjligheter för de tävlande att finna större utbud av delar utan att tvingas använda produkter från biltillverkarens sortiment. Exempelvis får du använda en spindel från VW Golf i en Ford Fiesta.

Några viktiga nyheter med Grupp HB:

- Bromsar och hjulupphängningar är friare än tidigare.
- Motor får fritt användas från bilens familj. Men den får inte vara nyare än bilens/karosens modell.
- Turbo är tillåten på motorer upp till 1.640 cc. (Restriktor 29 mm.)
- Specialtoppar är inte tillåtna. Topplöck ska ha suttit originalmonterat i serietillverkad bil.
- Cylindervolym över 2.500 cc tillåts. Dock finns ett vikt/effekt-reglemente att förhålla sig till.
- För att uppnå rätt vikt får bilen vägas upp med ballast. Maximalt två ballastlådor med 30 kg i varje.
- Bilar med 4WD får byggas om till 2WD.
- Moderna bilar är i allmänhet konstruerade med relativt små hjulhus. Dessa får till viss del modifieras vilket innebär att skärmbreddare i plast/komposit får/ska appliceras.

– Bilar enligt "gamla Grupp H-reglementet kan byggas om enligt RY-T 6B. Då måste hela bilen anpassas till nya regelverket. Gäller ej burbåge som är godkänd i sin nuvarande bilklass.

Efter 2018-12-31 utfärdar inte Svenska Bilsportförbundet igångsättningstillstånd för byggen av bilar enligt det "gamla" Grupp H-reglementet. Dock finns dessa regler kvar, i syfte att kunna tävla med, och kontrollera, bilar som byggdes tidigare.

Detta är bara ett axplock ur RY-T 6B. Reglementet i sin helhet, med alla detaljer, hittar du via länken: www.sbf.se/Regler/Rally.



Invändigt dominerar Atech-stolarna från Mocomp. Här syns också muttermaskinen längst ned i bild. Instrumentbrädan i kolfiber döljer original defrosterkanaler och ett mindre värmepaket. Dashlogger och växeldisplay är monterat i en 3D-printad konsol och kartläsaren har en Samsung S10 med co-driver-app som trippmätare. Till höger om ratten sitter växelpaddeln. Bilen har ingen växelspak. Inne i kupén finns även batteriet.



Snabbreduceringsspak för att snabbt justera kraft mellan fram- och bakbromsar.

Sponsorer och särskilt tack till

• **LENA OCH BARNEN** för deras tålamod med mig, morsan, Martin Svensson, teamets mekaniker Gunnar och Per-Jörgen, gänget på Colly Verkstadsteknik AB, Christian på Jernsgerg, Sören på Skovde, Anders på Gärdes, Mikke på Tech-Pro, Thomas på Tibuc, Claes Göran på Rylén Workshop, Per Johansson på Calltech, Janne på Sellholm Tuning, Niklas på Motorsportshopen, Lars "Locke" Tilmán på Mocomp, Fredrik på PR Husbilar, Anders på Psport, Leif på TTT, Jens på Rallyflix, Magnus på Skyttia, gänget på Toveks i Trollhättan, Per Axblom för cad, Björn Ånvedh på Highspeed Racing, Lars "Masken" Engström för svetning, Jörgen på BRA Åkeri, Emil Olsson för hjälp med el.

Starta din prenumeration redan idag!

Med **löpande kortbetalning** betalar du enkelt din prenumeration och sparar pengar jämfört med butikspris.



65:-/tidning

Enkelt - pengarna dras automatiskt från ditt kontokort den 27:e inför varje nummer av tidningen.

Prisvärt - du betalar bara 65 kr per tidning jämfört med 89 kr i butik.

Bekvämt - du missar inget nummer av tidningen och får den bekvämt hem i brevlådan.

Valfrihet - du kan när som helst avsluta din prenumeration.

Beställ på

rallyracing.se/prenumerera
eller ring vår kundservice på 0455-30 29 30

GR Supra

i GT4 Scandinavia

Den skandinaviska GT4-serien ser ut att bli mycket spännande med fler bilmärken ombord än på många, många år.

En riktigt intressant satsning står Hans Holmlund för, med en helt ny Toyota Gazoo Racing-byggd GR Supra GT4.

AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO)

"Att serien är full av konkurrenskraftiga bilar och duktiga chaufförer är han medveten om."

Toyotan är både kortare och smalare än de Porschar som både Hans och Emil är vana vid. Och så har den motorn i nosen. Den spänstiga profilen är något motståndarna i GT4 Scandinavia inte kommer att låta sig bli rädda för.



I flera år har Hans Holmlund tävlat både i Sverige och Europa med Porsche. Finna bilar, men som Toyota-handlare har han väntat på möjligheten att få tävla med en snabb och välbyggd bil för "sitt" märke.

Bönerna hörsammades. Sent förra säsongen tävlingsdebuterade Toyota Gazoo Racings GT4-Supra, och började ganska omgående plocka pallplatser i Europa.

Så fort Toyota Gazoo Racing Europe rullade ut GR Supra GT4 ur den före detta F1-anläggningen i Köln köpte Hans en bil som han sedan hämtade tidigt i våras. En sprak ny Toyota GR Supra GT4, med chassinummer 29.

Holmlund från Avesta-Krylbo kommer från en företagarfamilj och tog på 90-talet över faderns bilskadeverkstad tillsammans med sin bror. Verksamheten bredades med bilförsäljning, och

sedan 20 år tillbaka säljer man just Toyota.

Redan som liten parvel fick Hans smaka på motorsporten i form av gokart.

– Och så var man ute på rallytävlingar och tittade med föräldrarna.

DEN PÅ DEN TIDEN obligatoriska militärtjänstgöringen stoppade karriären men med tiden skulle han göra comeback.

– Jag fick hoppa in som reservförare i ett långloppsteam, berättar han. Det så kallade återfallet. Det gick så pass snabbt att jag blev ordinarie förare i teamet.

För en affärsman som gillar utmaningar räckte det förstås inte.

– Man måste hitta nya mål och utveckla sig.

Någon kom med idén att åka 24-timmars på Nürburgring. Alla skrattade. Men det kanske inte var så dumt ändå. En femårsplan

Hans hoppar ur bilen medan Emil är på väg in. Förarbytena är viktiga och behöver övas innan säsongen kommer igång. Här finns sekunder att tjäna. En fördel är att Hans och Emil är ganska lika i formatet.



lades upp, en lång resa som började i Swedish GT med en Porsche 996 Cup.

– Planen var att köra två år hemma och sedan börja träna i Tyskland. Det är världens häftigaste och tokigaste bana, alla kategorier. Men den tar väldigt mycket. Man måste ha respekt och träna mycket.

UNDER NÅGRA ÅR var Ringen hemmabanan, och placering-

arna kom snabbt. Redan i första tävlingen kom teamet femma i en Porsche Cayman S. Långlopp på Ringen blev till långlopp i Europa där många av de klassiska racingbanorna betades av. Med nya Cayman GT4 gick man all in och det slutade med en seger 2016.

– Lärorikt, sammanfattar Holmlund åren.

De två senaste säsongerna har han hållit sig på hemmaplan och kört time attack.

– På skoj, för att hålla rattrosten borta. Det är en bra tävlingsform, familjärt, bra arrangerat!

Nu är det alltså GT4 Scandinavia som gäller.

– Under vintern satte jag ihop ett team med de jag vill umgås med och jobba med, förklarar Hans. Vi är inte bara med för att delta, vi ska kriga om topplaceringarna.

Att serien är full av konkurrenskraftiga bilar och duktiga chaufförer är han medveten om.

– Jag puttar in en portion ödmjukhet i det här, erkänner han. Bilen är helt ny, den första i Skandinavien.

Visserligen har ett antal GR-Supror snurrat på banor runt om i världen sedan i höstas, och både tagit placeringar och samlat erfarenheter. Men allt går inte att översätta till våra trånga svenska banor.

Det rutinerade racingteamet Brovallen Design, som håller till ►



Inne i kabyssen är det strikt racing med rensad inredning, bur, kolfiberstol från OMP och en minimal ratt med gott om knappar. Tobias Johansson driver Brovallen Design, ett team med lång erfarenhet av racing.

bara några kilometer från Hans, sköter bilen under ledning av Tobias Johansson.

Holmlund har känt Johansson större delen av livet och i princip väntat på ett tillfälle att kunna göra något ihop. Men det var inte bara för gammal vänskaps skull som han vände sig till Tobias, utan för att han vet teamets kapacitet.

– Det är höga krav på alla i teamet, ingen kedja är starkare än den svagaste länken.

UPPLÄGGET I GT4 Scandinavia-serien som man ska köra 2021 är lång distans med förarbyte och här kommer Emil Skärås in i ekvationen. Han tog EM-guld i kartingklassen KZ2 2019 och belönades efter det även med utmärkelsen Årets Kartingförare inom ramen för BilSport Award. Förra säsongen körde han Porsche Carrera Cup i Italien.

– Det ska bli skönt att köra lite hemma, menar Emil. Alla resor, och att få ihop budget och ekonomi, tar en hel del tid.

Teamets satsning är treårig, till att börja med. I år kör man bara GT4 Scandinavia som har fått en nytändning med ny promotor, men längre fram siktar man utomlands.

– Målet är att åka ner i Europa och testa vingarna, avslöjar Hans.

Första testet med Supra GT4:an kördes på Gelleråsen Arena i slutet av april i år.

Hans är belåten med hur bilen känns. Nu gäller det att hitta en medelväg i bilens inställningar, för att passa båda förarna.

– Skulle tro att jag får anpassa mig lite efter Hans, säger Emil som inför säsongen inte hade någon större erfarenhet av de svenska banorna.

– Jag har bara kört på Gelleråsen tidigare. Resten är nytt. Banorna är lite mindre än utomlands, men det har ju sin tjusning det också.

Trots att Porschen är en större bil med motorn bak tycker Emil att Supran betar sig hyfsat likadant.

Glädjen i att få tävla med Toyota har Hans lyckats överföra på Toyota Sverige som är med på tåget i Toyota Gazoo Racing Sweden.

– Det sker en förnyring i Toyotas målgrupp, menar bilförsäljaren och tror att satsningen ska bidra till detta.

SÄSONGENS första racehelg avverkades 18-19 juni, på Drivecenter Arena utanför Skellefteå. Toyota-teamets debut blev riktigt lyckad.

I första racet blev de trea. Slutspurtan i det andra loppet var spännande när Emil Skärås lyckades hålla undan för konkurrenterna och tog bilen till raceseger!

Säsongen fortsätter på Gelleråsen 21-22 augusti och går i mål på Mantorp Park 1-2 oktober. ●

Snabba fakta

TOYOTA GAZOO RACING GR SUPRA GT4

Motor: Rak sexcylindrig trelitersmotor med twin-scroll-turbo, Magneti Marelli motorstyrning, Akrapovic avgassystem.

Effekt: 430 hk.

Vridmoment: 650 Nm.

Transmission: Sjustegs automatlåda med paddelväxling, diffbroms, GKN Motorsportdrivaxlar.

Chassi: McPherson fram, multilink bak, justerbara K W-dämpare, elservo.

Bromsar: Brembo, 390 mm skivor med sexkolvsok fram, 355 mm skivor med fyrkolvsok bak.

Fälgar: OZ 11x18.

Däck: Pirelli 305/660-18.

Kaross: Splitter och vinge i kompositmaterial.

Inredning: OMP-stol med sexpunktsbälte, FIA-bur.

Vikt: 1.350 kg.

Sponsorer: Toyota Sweden, Toyota Financial Services, Holmlunds Bil och Mafi.

Tack till: Avesta Text & Dekor och Brovallen Design.

GT4 Scandinavia 2021

● **I EUROPA** växer GT-racingen, bland annat tack vare GT4. Det är en klass i vilken många av världens tillverkare har utvecklat produktionsbilar som anpassats för racerbanan.

Inom GT-racingen använder man sig av Balance of Performance (BoP), vilket innebär att bilarnas prestanda jämnas ut genom att balansera exempelvis vikt, motorstyrka och ride height. Detta innebär att alla, oavsett bilmärke, i princip har lika stora möjligheter att vinna.

GT4 Scandinavia drivs av Björkman Engineering AB i samarbete med SRO Motorsports Group. SRO är ett företag som specialiserat sig på att organisera, samordna och driva motorsportserier, främst inom GT-racingen, runt om i världen.

Att förutsättningarna i alla GT4-serier är desamma gör det möjligt för förare från exempelvis Sverige att tävla internationellt.

GT4 Scandinavia bygger på ett tvåförarkoncept som i grunden går ut på att en amatör och ett proffs delar bil och kör lika mycket i både kval och race.

En tävlingshelg inleds med ett tims-långt testpass och följs därefter av kval (2x15 minuter). Racen är mellan 40 och 60 minuter långa. Varje race innehåller ett obligatoriskt depåstopp för förarbyte.

KALENDER 2021

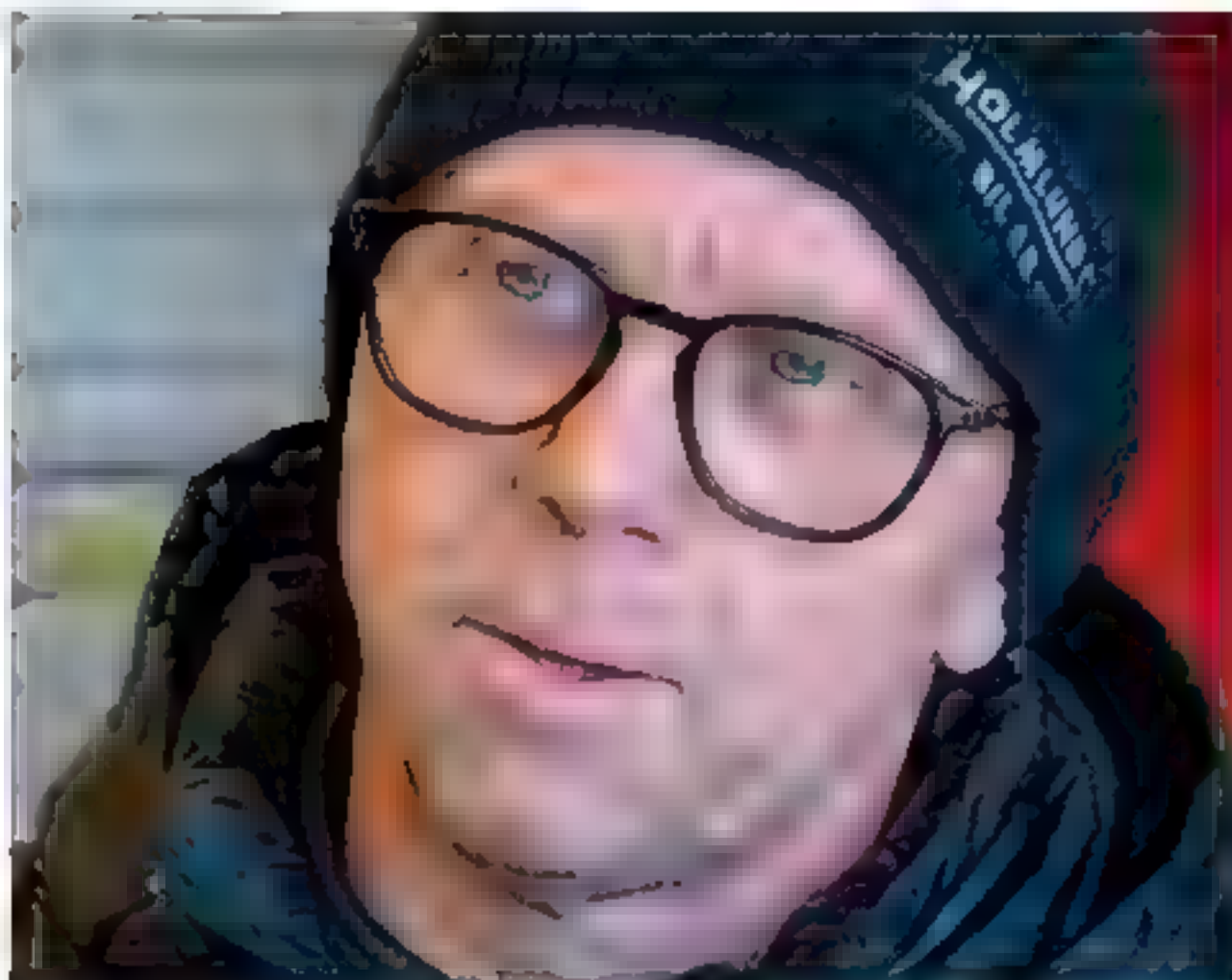
18-19 juni, Drivecenter Arena Fällfors

21-22 aug, Gelleråsen Arena

4-5 sept, Scandinavian Raceway Anderstorp

1-2 okt, Mantorp Park

Text och kalender är hämtad från gt4series.se.



Hans Holmlund har sålt Toyota i 20 år men tvingats köra racing med Porsche i flera år eftersom Toyota inte haft någon tävlingsbil att erbjuda. Nu har det blivit ändring på det. GR Supra GT4 har redan vunnit många medaljer internationellt.



Emil Skärås är rutinerad bakom ratten. Flera år med gokart runt om i Europa har lagt grunden och på senare tid har han kört Porsche Carrera Cup i Italien med fina placeringar. Nu gör han en säsong på hemmaplan.



Under huven ser det ut som på en gat-Supra. Men trots ett snävt regelverk har effekten och körbarheten skruvats upp, från 340 hk och 500 Nm i en standard GR Supra till 430 hk och 650 Nm. Bakom motorn sitter en sjuväxlad automat med paddlar.

SIMONS SPORTSYSTEM

**Svensk
avgastillverkning
och kvalité sedan
1961**

www.simons.se



Unga utmanare i RallyX Nordic

Med Martin Enlund, 20 år, och Casper Jansson, 15 år, i SuperCar Lites-klassen har Västerås-baserade Enlunds Motorsport en duo unga utmanare i årets RallyX Nordic – och SM. Martin knep pallplats i Finland den tredje tävlingshelgen och har kört i fyra av sex finaler, medan Casper varit i final i tre gånger. Nu återstår bara finalronden i Arvika i augusti, avslut även i SM där de efter var sin andraplats i Piteå ligger trea-fyra. Till hösten väntar kanske det stora äventyret – Nitro Rallycross i USA.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Enlunds Motorsport var fram till i år ett familjeteam som pappa Roger sedan 2015 drivit med sönerna Martin och Timmy som förare i crosskart och sedan ifjol även i rallycross med Martin i SuperCar Lites.

– Till i år ville Timmy fokusera på att ta körkort och stå över tävlande. Samtidigt fick vi en del förfrågningar om samarbete och det landade i att Casper Jansson, Rasbo MK med sin Lites-bil och mekargång kör med oss. Vi lär av och sporrar varandra för att kunna matcha de mer rutinerade förarna och teamen, påpekar Roger.

– Tredje förare i teamet är crosskartåkaren Oskar Andersson, Vimmerby MS, som kör vår Edgekart – som Timmy tävlade med ifjol. Oskar vill bland annat testa om den passar honom bättre än hans egen Csmat, som han kört de senaste åren.

MELLAN RACEHELGERNA sköter både Casper och Oskar sina tävlingsredskap hemma i egna familjegaragen. Under racehelgerna står de tre ekipagen sida vid sida i teamets stora tält framför den stora racebussen, som även har boende för större delen av teamet inklusive mekar och matmor.

Långbordet i teamtältet är den självklara samlingsplatsen. Där för- och eftersnackas om alla träningar och heat. Där analyserar man ombordvideor, diskuterar justering av inställningar på bilarna och kollar konkurrenternas körning på live-tv-skärmen. Givetvis åter och fikar man också vid långbordet och på kvällarna pratas och skojas det även om annat än rallycross.

Enlunds Motorsport har för övrigt en flerårig historia innan



Att vara teamkamrater innebär också att behöva kriga mot varandra. Ingen vill ge sig, men lite extra plats ger man kanske. På bilden är det dock ingen närmkamp mellan Martin och jagande Casper.

sönerna Martin och Timmy började tävla.

– Ja, man kan säga att allt började 2005, då jag och Dick Wicksell körde i rallyteam men inte med namnet Enlunds Motorsport. Jag hade min Grupp N-Impreza och Dick sin WRC, påminner Roger.

– Några år senare satsade jag i stället på rallycross i TouringCar-klassen och tävlade då liksom så många av mina konkurrenter med en Ford Fiesta konverterad till bakhjulsdrift och hade fokus på EM-serien. Det var även då jag började använda namnet Enlunds Motorsport, men då var det bara ett enbilsteam.

NÅGRA STÖRRE framgångar hade Roger inte på rallycrossbanorna. Samtidigt visade sönerna som vuxit upp i depåmiljön allt större intresse för att börja tävla.

– Crosskart låg ju närmast till hands för grabbarna – då 14 respektive 12 år gamla – att starta med.

– Först delade vi en 85 cc i några tävlingar i Sprintcupen 2015, men sedan gick jag till 125 cc, berättar Martin.

När han blivit varm i kläderna nådde Enlunds Motorsport sina hittills största framgångar –

NEZ-guld i crosskart 125 cc säsongen 2017 och SM-titel i crosskart Xtreme under vinterveckan i Sundsvall året efter.

Martin hade efter två fullsäsonger i 125 cc hoppat över 250 cc och 650 cc och 2018 tagit steget direkt till värstingklassen Xtreme.

ETT ÅR SENARE fick han chans att göra inhopps i hyrd Lites-bil i samband med VM-helgen i Höljes. Martin var fin kvalsjuar före bland andra Simon Olofsson, William Nilsson och Anders Michalak. Som fyra i semifinal snuddade han sedan även vid finalplats.

– Som helhet gick det över förväntan och kanske hade det kunnat bli finalplats om jag inte snurrat i en startsmäll i semin, säger han.

Omställningen från den 450 kg lätta bakhjulsdrivna crosskart till 1.200 kg fyrhjuldriven rallycrossbil är förstås stor.

– Vikten gör ju stor skillnad bland annat vid bromsning. I crosskart händer allt snabbare och den kastar lätt ut bakvagnen. Samtidigt måste man köra den aggressivt, medan Lites-bilen kräver lugnare körstil.

– Det lyckade inhoppet gjorde att vi skaffade en egen Lites-bil

och satsade helt på rallycross för Martins del inför 2020, säger Roger.

Martin körde då med Olsbergs-teamet, men Enlunds Motorsport skötte bilen både mellan och under tävlingarna. Facit blev sjunde plats i RallyX Nordic-tabellen med en tredjeplats i en av de fem deltävlingarna som bästa resultat.

Lillebror Timmy fortsatte samtidigt i crosskart Xtreme, där han slutade tia.

– Jag trivs bättre med att vi nu kör helt i egen regi i ett mindre och mer familjärt team, men med råd och tips från Olsbergs, säger Martin.

Gamle rallymästaren och crosskartåkaren Jonas Ericsson coachar också, men småstrul har gjort att årets resultat ändå inte motsvarat förhoppningarna.

– Skönt att jag äntligen fick medgång andra dagen i Finland med pallplats. Det kändes riktigt bra.

TEAMKOMPISEN Casper Jansson, fem år yngre än Martin, rallycross-rookie och yngst i Lites-klassen har imponerat och oftast varit lika snabb, men plockat färre poäng. Casper som till och med fjolåret helt fokuserade på karting och där ingår i juniorlandslaget, gjorde första närmare bekanskapen med Lites-bilen under testdagarna på isen utanför Piteå.

Men han hade provat några varv på ett Lites-test under hösten och efter det bestämde pappa sig för att köpa en av de begagnade bilar som var till salu. Kontakterna för samarbete med Enlunds Motorsport knöts sedan på Piteå-isen.

– Målsättningen i år var att nå några finalplatser och det lyckades vi med, säger pappa Henric som också är mekchef på bilen. ►

Hela teamet samlat. Förutom de två Lites-ekipagen ingår även den crosskart Xtreme som Vimmerby-föraren Oskar Andersson kör. Främsta ledet från vänster: Martin Enlund, Casper Jansson och Oskar Andersson. Mellanledet: Roger Enlund, Henric Jansson och Anders Andersson. Bakre ledet: Timmy Enlund, Jonas Ericsson, Jocke Eriksson, Perra Jansson, Björn Olsson och Karin Karlsson. Närmast kameran Zingo, 7-årig finsk lapphund och teamets maskot.



Snabba fakta

MARTIN ENLUND

Född: 2001-03-09.

Bor: Västerås.

Familj: Singel.

Yrke: Påbyggare/mechaniker i pappas företag.

Utbildning: Gått transportlinjen på gymnasiet.

Klubb: Västerås MS.

Mekaniker: Jonas Ericsson, Jocke Eriksson och pappa.

Musiksmak: Blandat – utom opera.

Äter helst: Allätare – utom skaldjur.

Dricker: Vatten.

Läser/läst senast: Rally&Racing.

Senast sedda film: Ser bara motorsport på tv.

Tävlingsdebut: 2015 crosskart (85cc), 2020 rallycross (SuperCar Lites).

Andra sporter: Mountainbike, padel, löpning och gym.

Privatbil: Inte än.

Sportslig framtidsdröm: VM-guld i rallycross och kunna leva på motorsporten.

Styrka som förare (enligt pappa): Inte så explosiv, viktigt i RC, fokusera, analysera, kan rätta till – Martin har en aggressiv körstil – kastar in bilen i svängarna, sådana är banorna i USA.

Största framgång: 125-guldet i NEZ och Lites-debuten.

Förebilder: Tidigare Petter Solberg – nu Johan Kristoffersson.

Meriter: NEZ-mästare i crosskart 125cc (2017), Guld crosskart Xtreme SM-veckan vinter Sundsvall (2018).

Snabba fakta

CASPER JANSSEN

Född: 2005-08-03.

Längd/vikt: 184 cm/63 kg.

Bor: Rasbo, utanför Uppsala.

Familj: Pappa Henric, mamma Linda, storebror Rasmus, 17 år.

Utbildning: Går i nian – bygglinjen på gymnasiet till hösten.

Hobby: Bilar, A-traktorbygge, träning – gym och fys.

Klubb: Rasbo MK.

Mekaniker: Pappa, Björn Olsson och farfar Perra.

Musiksmak: Allätare.

Äter helst: Kött och potatis.

Dricker: Vatten och läsk.

Tävlingsdebut: 2013 karting (Cadetti), 2020 folkrace (Junior), 2021 rallycross (SuperCar Lites).

Kartar jag tävlat i: Cadetti, Micro, Mini, J60, J125, OKJ, S125, OK, KZ2.

Sportslig framtidsdröm: Tävla i SuperCar.

Styrka som förare (enligt pappa): Jämnheten.

Största framgång: Slutseger svenska IAME X30 Juniorserien 2019 och finalplats i OK vid VM i Portugal 2020.

Förebilder: Nej.

Snabba fakta

OSKAR ANDERSSON

Född: 2003-08-15.

Bor: Hultsfred.

Familj: Mamma Christina (driver blomsteraffär), storasyster Sara, 20 år (kör folkrace) och lillebror Mats, 5 år (kör crosskart Mini, fyrhjuling och gokart på bana hemma i trädgården).

Utbildning: Går andra året Ekonomi på gymnasiet i Hultsfred.

Klubb: Vimmerby MS.

Mekaniker: Pappa och farbror Gerry.

Musiksmak: Blandat – gärna hiphop.

Äter helst: Korv stroganoff.

Dricker: Cola.

Tävlingsdebut: Crosskart 2012 (Mini), tränat folkrace.

Kartar jag tävlat i: Mini, 85 cc, 125 cc, 250 cc, Xtreme.

Andra sporter: Spelar handboll i Hultsfreds HHF – spelar Vänster 9.

Privatbil: Inte än.

Sportslig framtidsdröm: Köra i fabrikssteam i rallycross, leva på sporten.

Styrka som förare (enligt pappa): Jämn, gör sällan misstag.

Största framgång: Slutseger Crosskart Cup i 85 cc 2015.

Förebilder: Johan Kristoffersson.

Meriter: Vann första tävlingen i Xtreme, SV Cupen, Sprintcupen, SM-silver 2019 (Xtreme). SM-brons 2018 (250cc),

Bilfakta SUPERCAR LITES

Tävlingsklass: Enhetsklass.

Motor: 2,4-liters, 4-cylindrig Olsbergs MSE Engines, varvstopp 8.200 rpm – byggs och renoveras hos Mountune i England, plommeras.

Effekt: 310 hk@7.800 rpm.

Vridmoment: 300 Nm@5.500 rpm.

Transmission: 4WD med ZF rampdifferentialer fram och bak, 6-stegad Sadev sekventiell växellåda.

Hjulupphängning: Dubbla A-armar, Ohlins TTX justerbara stötdämpare. Fjädringsväg 240 mm.

Fälgar: KMC 17x8 tum.

Däck: Cooper 215/40R17.

Bromsar: Alcon 330 mm ventilerade skivor med 4-kolvsok.

Tank: 20 liter.

Vikt: 1.100 kg.

Minimivikt med förare: 1.210 kg.

Bilen byggd av: Avitas Motorsport, Turkiet.



Heatstart på linje med fyra i princip identiska Lites-ekipage. Fr.v. Casper Jansson, Simon Olofsson, MK Team Westom, Martin Enlund och Martin Ekspjuth, Piteå MS.

– Jag har aldrig testat crosskart, lekt lite med folktracebil, men annars inte fullfartskört på grus, påpekar Casper.

– Svårast i Lites-bilen var att lära sig gasa rätt genom kurvor. Men jag märker från tävling till tävling att jag kör jämnare varvtider, så jag är väl på rätt väg.

Casper och pappa har åtskilligt kvar att lära om bilen och har hittills till exempel mest kört med Olsbergs rekommenderade standardinställningar för väghållningen.

Mycket om bilen har Casper lärt sig genom att själv skruva med den hemma i garaget för översyn mellan tävlingarna.

– Just nu är rallycrossen roligast och kartingen här hemma har ju varit coronapausad hela våren, säger han.

– Och vi har stått över internationell karting utom första WSK-ronden i februari. Men jag och Rasmus (storebror) har heltränat på flera av de svenska banorna och SM i OK och inofficiella VM i KZ2 hemma i Kristianstad ska jag åtminstone köra.

MARTIN, CASPER OCH deras pappor och mekar är överens om att SuperCar Lites är en häftig klass.

– Till i år kom en uppdatering av stötdämpare som höjde prestanda och genom åren har en del uppdateringar gjorts för ökad driftsäkerhet. Men alla de 53 exemplar som byggts sedan första lanseringen för åtta år sedan är i princip identiska och konkurrenskraftiga, betonar Roger.

Billig i inköp är Lites-bilen dock inte. Nypriset ligger runt 1,4 miljoner, medan en begagnad kan köpas för runt miljonen.

– Den tekniska kontrollen är också bra, vilket är extra viktigt

i en enhetsklass. Skulle någon till exempel misstänkas för fusk, med databoxen, om-shimsning av stötdämpare eller annat, så kontrolleras det direkt av organisationen.

Mountune i England sköter all motorpreparering och -renovering och motorerna plommeras. Olsbergs MSE har bra reservdelslager hemma i Nynäshamn plus en pool med reservmotorer. Även ute på tävlingarna finns reservdelar att få tag på.

– Jag tycker de sköter det bra och om bilen är lite dyr i inköp, så är den billig i drift jämfört med till exempel en rallybil.

– Mellan tävlingar kollar vi koppling, byter fett i drivknutar, kollar ledlager i bärarmar, hjullager och byter och lackar förstås plastdetaljer som körts sönder.

MOTSVARANDE genomgång får teamets Edge-kart av Oskar Andersson och hans pappa Anders, som också sköter mekjobbet under racehelgerna tillsammans med Timmy Enlund.

– Mycket av mekande med fjädring och andra inställningar, känner jag igen från mina år som

rallyåkare. Men crosskarten är mer känslig för utväxling och vi jobbar även mer med fjädringen än jag gjorde på mina Grupp H-Volvo-bilar.

Däcktrycket håller Anders alltid koll på – en självklarhet när man till vardags driver däckverkstad.

OSKAR BÖRJADE köra crosskart redan det år han fyllde nio och som 12-åring vann han 85cc-lassen i Crosskart Cup och var tvåa i Sprintcupen. Efter SM-brons i 250 cc 2018 gick han året efter direkt till Xtreme-lassen, rasade motorn i första SM-deltävlingen, men spurtade hem silver efter vinst i sista rondan.

– Ifjol hade vi oflyt och ville gärna testa om en Edge-kart passar Oskar bättre än vår egen Casmot, säger Anders.

– Jag vill ha kartan mjuk och följsam så att den går att styra in i kurvorna snarare än gå in på sladd, som man måste göra med vår egen, säger Oskar.

Fjölårssäsongen var full av oflyt och nu har det tyvärr inte börjat bättre.

– Vi har skjutit en motor och en

toppackning, hade problem med misständning i Höljes, fick till det till slut, men effekten fanns ändå inte riktigt där. Kanske måste det bli motorbyte igen.

– Motorerna får gå väldigt hårt i crosskart och den 750-Suzuki som används, tillverkas inte längre, så det är renovering och begagnat som gäller, påpekar Anders.

Med väghållningen ute på banan var Oskar nöjd, men mycket stressmekande har gjort att han inte hunnit testa starter och just i starterna tappade han i alla heat i Höljes.

I Finlands-tävlingen blev det sedan ingen start på grund av covid-smitta i familjen. Möjligen hinner Oskar i stället hoppa på SM-serien, men har där missat minst en deltävling.

– Oskar vill förstås gärna testa rallycross och sedan kanske även rally, vilket vore skoj för mig, säger Anders.

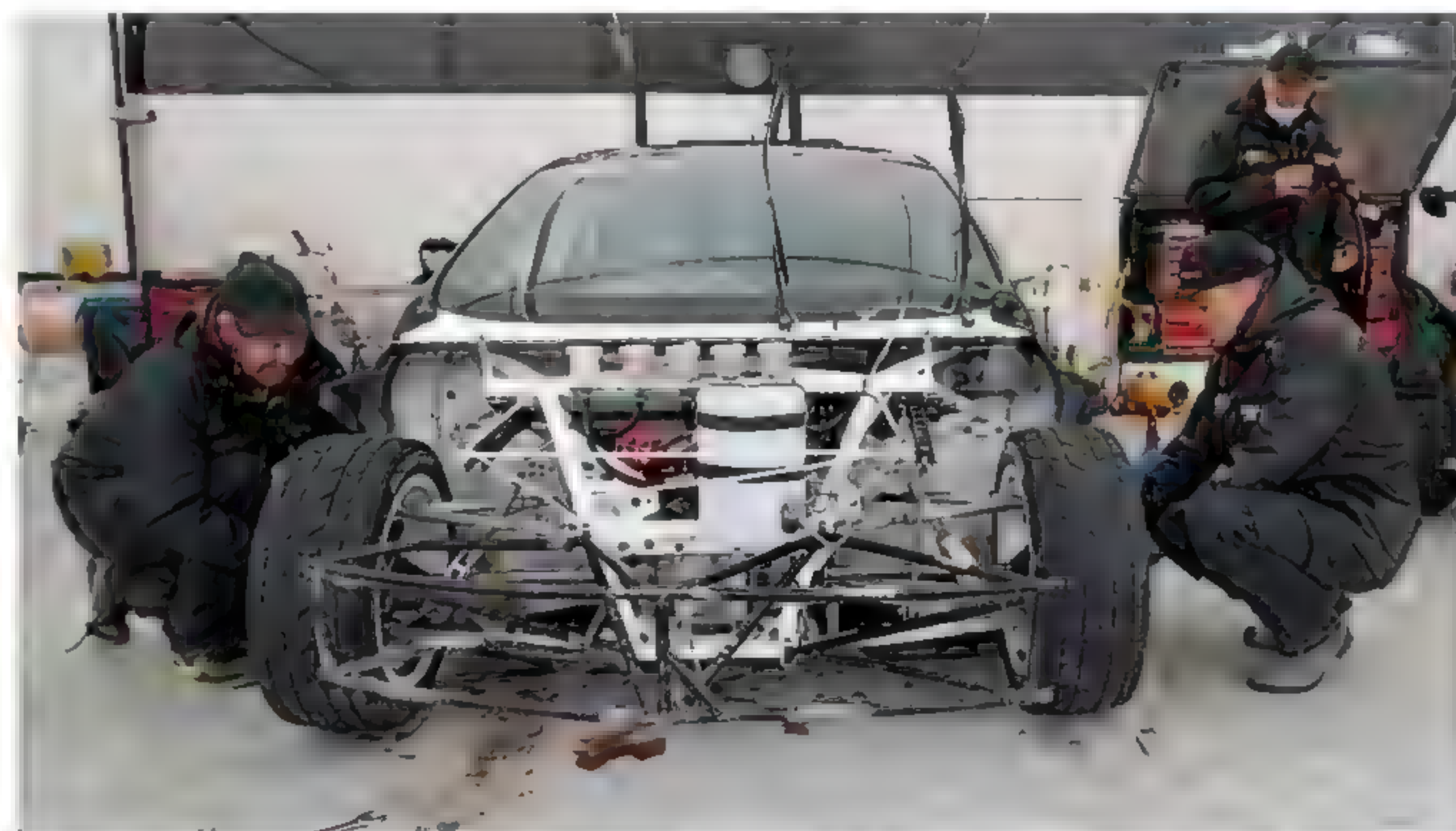
– Men han gillar depåmiljön. Där blir ju så mycket mer socialt än på en rallyservice, där man bara står några timmar – om det inte är flerdagarstävling.

RALLYCROSSERIENA RallyX Nordic och SM avslutas som nämnt redan i augusti, men säsongen kan få en spännande fortsättning på andra sidan Atlanten.

– Ja, vi tittar på möjligheten att köra Nitro Rallycross som startar i slutet av september och omfattar fem deltävlingar i USA under hösten, säger Roger.

– Andreas Eriksson tror att USA-banorna passar mig bra. Där är mer grus och mer aggressiv körning, säger Martin.

USA-planerna gäller främst för hans del, men Caspers pappa Henric lockas också av tanken att skeppa över sin bil om ekonomin går att lösa.



Att ha koll på bilens inställningar är extra viktigt i en enhetsklass. Här mäter Henric Jansson och Björn Olsson toe-in på Caspers bil. Vad de körde med i Höljes-tävlingen? "Olika på torrt och blött – och hemligt ..."



Snabba fakta

ROGER ENLUND

Född: 1971-12-04.
Bor: Tillberga.
Familj: Karin Karlsson sambo, Timmy, 18 år i juni, Martin, 20 år, Lovisa, 16 år (dans som hobby).
Yrke: Driver Hydraul Mekanik i Västerås AB (4 anställda) – allt inom hydraulik, mest lastbilskranar. Räknar areor på bromsar, kopplingar.
Utbildning: Fordonsteknik.



Hobby: Född med motorsporten, pappa Hans körde rally.

Klubb: SMK Västerås som sedan gick upp i Västerås MS.

Musiksmak: Allätare – avslappnande dansmusik.
Äter helst: Kött.
Dricker: Kall öl.
Tävlingsdebut: 1991 (rally), 2010 (rallycross).
Andra sporter: Cross/enduro.
Privatbil: BMW X3.
Sportslig framtidsdröm: Bra resultat för teamet – köra Midnattssolsrallyt.
Styrka som förare: Explosiv, ger 100 % från början.
Största framgång: Roligast, totaltvåa i Påskcupen, Gotland med Grupp N-Subaran.



Snabba fakta HENRIC JANSSON

Född: 1975-02-19.
Bor: Trevlinge, Rasbo, 15 km utanför Uppsala.
Yrke: Driver Salabacke Bygg och äger Trevlinge Hus som bygger trähus.
Utbildning: Bygglinjen på gymnasiet.
Hobby: Motorsporten.
Klubb: Rasbo MK.
Tävlingsdebut: 1990 (folktrace), 2018 (racing –

Krutcupen med sönerna).
Andra sporter: I unga år fotboll i division 3 (Rasbo IK och IK Fyris), längdskidor i lumpen (Arvidsjaur jägare), fyra Vasalopp.
Privatbil: Jeep Cherokee.
Sportslig framtidsdröm: VM-guld för någon av sönerna.
Största framgång: Juniorvinst i folktrace, DM i varpa.

Snabba fakta ANDERS ANDERSSON

Född: 1971-02-21.
Bor: Hultsfred.
Yrke: Driver AC Däckservice tillsammans med kompanjon.
Hobby: Motorsporten.
Klubb: Vimmerby MS.
Mekaniker/kartläsare: Bror Gerry (även själv kört rally och folktrace).
Tävlingsdebut: 1988

(folktrace), 1990 (rally).
Antal tävlingar (cirka):
Bilar jag tävlat i: Volvo 140, 240 och 940 alla i Grupp H-version.
Privatbil: Volvo XC60.
Sportslig framtidsdröm: Att Oskar kan göra karriär i rallycross.
Största framgång: Klasssegrar som B-förare i rally.



Bilfakta EDGE EXTREME

Årsmodell: 2019.
Tävlingsklass: Xtreme.
Motor: Suzuki GSXR 750
Effekt: 148 hk@12.800 rpm.
Vridmoment: 86 Nm@11.200 rpm.
Transmission: 6-vaxlad sekventiell mc-lada.
Hjulupphängning: ProSuspension fjäderben.
Fälgar: 10x6 tum fram/10x8 tum bak.
Däck: Enhetsdäck Goldspeed.
Bromsar: Skivbromsar runt om.
Minvikt med förare: 455 kg i NEZ – 430 kg SM.
Bilen byggd av: EDGE Competition (Mikael Temerot, Strängnäs).

Många tycker att Motorsport är det bästa som finns?

Varför slarvar då så många med sin inre säkerhet?

Stolar som inte passar, Hans som inte sitter rätt,

Kläder som inte är i rätt storlek...

Vi på Mocomp har kunskapen, det senaste inom inre säkerhet.

Vi ställer upp och hjälper dig så du får dom RÄTTA produkterna som passar DIG.

MOCOMP AB

Med över 50 års erfarenhet av Bilsport.

Industrivägen 1, 449 44 NOL • Tel: 070-190 32 42 • info@mocomp.se

www.mocomp.se



Volvo 240 är stomme i hyrbilsverksamheten även om de första bilarna var 140:or. Det handlar inte om uppköpta folkracebilar, Janne har byggt alla bilar själv – hittills 85 stycken. Efter hyrkarriären slänger Janne på en trimtopp, kör någon tävling och säljer på bud.

I hyrbilsverksamheten är det bara Volvo 240, men i Jannes privata tävlande har det varit betydligt mer spretigt. Många märkliga kombinationer har provats, men även mer normala bilar som i det här fallet en Saab 900 som Janne körde så sent som 2019.

FOTO: NICLAS ALFREDSSON



Med folkrace som livsuppgift

Han har kört aktivt varenda säsong sedan 1981 och gör sin 40:e säsong i år. Han har drivit hyrfolkrace sedan 1994. Han slipar sina egna kamaxlar. Han tillverkar sina egna folkracedäck.

Möt Jan Ingesson, en av de mest erfarna inom sporten. AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO)

Folkracesäsongen 2021 har inte varit något vidare på grund av corona-restriktionerna. Och kommer säkert att påverkas rätt mycket resten av året också.

Dessutom går hyrverksamheten lite på sparlåga av samma orsaker, det är inte så många företag som är sugna på kick-off just nu.

Men Jan Ingesson har fullt upp ändå, bland annat med sina Åsa-Nisse-cuper, med åtta startande per kvaldag för att möta restriktionerna.

Förhållandevis kostsamt med 1.000 kronor i anmälningsavgift, men det behövs eftersom antalet startande är begränsat, publikintäkter inte existerar och då funktionärerna får lön.

– Förarna betalar glatt utan att blinka, meddelar Janne som hunnit köra en vinter- och en vårcup och vid vårt besök är uppe i förberedelserna för sin sommarcup.

BASEN FÖR verksamheten är folkracebanan på Borlänge Motorstadion i Norr Amsberg utanför Borlänge i Dalarna, och här har Jan Ingesson varit sedan starten. När folkrace introducerades i Sverige 1981 körde Jan sitt första KM.

– Sedan har jag kört varje säsong utan uppehåll, berättar han. Vore kul att veta om det är några fler som åkt varje säsong!

När Borlänge MK hade sin första förarkurs 1981, i en hyrd lokal på stan, var det fullt.

– Många fick stå, det var extremt populärt. Jag kommer ihåg att vi hade 52 startande på ett KM.

Janne jobbade på en bilverkstad där han lärde sig meka och fick hålla på med bilen på fritiden. Man var ett helt gäng på verkstaden som åkte på tävlingar.

– Körde Amazon de första tio åren, berättar han. Min första Amazon dog över krönet i Borlänge. Krönet var mycket värre då, jag höll fullt och flög 16 meter. Det blev bara skrot!

Efter Amazon-perioden tyckte han att det såg enklare ➡



I den här slipmaskinen kopierar Janne kamaxlar till sina egna folkracebilar. Den gamla stabila maskinen har modifierats av honom, på bilden ser vi bland annat en barnvagnsskärm från 50-talet, vindrutetorkarmotor från Volvo 140 och en elektrisk bränslepump till oljetrycket.

Kamaxeln som ska kopieras och axeln som ska slipas sätts upp i en vagg som rör sig i nockprofilens kurva mot den här skivan. Eftersom vaggan är gemensam, rör sig axeln som ska slipas i samma kurva mot slipskivan.





När det blir tid över, framför allt på vintern, går Janne in i däckverkstaden och producerar folk racedäck under namnet Åsa-Nisse-däcket. Produktionen är tämligen blygsam med något 100-tal däck per år, beroende på tid och tillgång till stommar.

Snabba fakta

IAN NISSESSON

Född: 1961.

Bor: Borlänge.

Familj: Tre vuxna barn och singel. Min andra familj finns i alla folk racedäpär.

Yrke: Folk raceuthyrare.

Hobby: Folk race.

Klubb: Borlänge MK.

Musiksmak: 80- och 90-tal, ofta förknippade med minnen.

Läser: Dagstidningar och Bilsport.

På nätet kollar jag: Anmälan online, jag är ingen datanisse.

Äter helst: Vanlig husmanskost och något dyrt på restaurang ibland.

Dricker gärna: Mjölk är livets dryck.

Tre favoritprylar: Kamslipen, Mira-fräsen och det nya aluminiumslipstiftet.

Tävlingsdebut: KM november 1981.

Antal tävlingar: Cirka 400 stycken.

Favorittävling: Fläskracet Falun, sju vinster för i tiden - varannan mellan 1981 och 1991.

Privatbil: Just nu, MB 312.

ut med framhjulsdraft. En Saab 99 byggdes och redan i tredje tävlingen stod Janne överst på pallen i DM.

På den tiden var det inte lika hysteriskt med bud, man kunde få behålla bilen ett bra tag även om den var bra. Janne placerade sig tvåa, etta, etta och fyra i fyra A-finaler på rad utan att få ett enda bud. Först efter det fick han sju bud på bilen.

Idag är det helt annorlunda, bilbrist driver upp anbudet och det är krångligare att bygga på moderna bilar än vad det var förr i tiden.

– Men idag finns det bilar med bra effekt. En Volvo 850 med 170 hästar behöver man ju inte trimma.

ENLIGT JANNE var 90-talet den gyllene epoken, då körde han mycket VW Bubbla och VW 1600.

– Men den bästa folkracebilen all time var VW 1500, den var optimal.

Mest udda bilen var en Fiat 850 med Volvo B20-motor.

– Startsnabb som fan!

Janne svetsade i en VW-bakände, ett snabbjobb som gjorde bilen lite väl hög bak, och byggde en egen lamelldiff. Med den bilen kvalade han i Motala när diffen började bli lös.

– Jag rev isär, åkte 27 mil hem, shimsade om diffen, åkte tillbaka och körde A-final.

Efter styvt 400 tävlingar är pokalsamlingen stor. Härligaste pokalen är vandringspriset i Dalaserien som Janne fick behålla efter tre in-teckningar 1992, 1996 och 2000. Sedan har han vunnit även 2013 och veteranserien 2019.

– Reglerna är omgjorda nu, berättar han. Nu är det den med mest poäng efter fem år som tar den.

HUR MÅNGA BILAR som förbrukats genom åren är svårt att räkna på, han tippar på 75-80 stycken. Och då fick man som sagt behålla bilarna mycket längre förr.

– Jag hade en Saab i 40 tävlingar utan några bud alls.

Borlänge MK är klubben som

arrangerat flest folkracetävlingar i landet, och 1995 var ett extremt år med nio folkracetävlingar, två rallycross, ett rally, två m-tävlingar och två gokartrace.

– Jag körde 23 tävlingar ett år, plus några rallycross-tävlingar och något rally.

EN GÅNG 2001 lyckades Janne vinna en rallycross-tävling.

– I en Bubbla med wankelmotor, myser han. Man lägger upp på 8.000 varv och bara kliver av. De andra försvinner och då bara matar man växlar. Fränt!

Janne tog sig in i A-finalen även fast han stod över sista omgången för att spara på grejerna.

Klura ut egna lösningar har alltid varit en grej för Janne.

– Roligare att använda de grejer som finns än att köpa nytt och dyrt. En Saab-motor kan bestå av VW-kolvar, Volvo-ventiler och Peugeot-lyftare.

Hyrkartan som fanns på motorstadion sedan tidigare togs över av Janne 1995 och drevs till 2018. I samma veva, 1994, drog Janne igång folkraceuthyrningen och har precis byggt sin 85:e bil till verksamheten.

– Det började med att Vasalunds fotbollslag hade träning ihop med Brage, och behövde någon aktivitet.

Janne drog ihop ett gäng lånade folkracebilar som fotbollsspelarna fick kriga med.

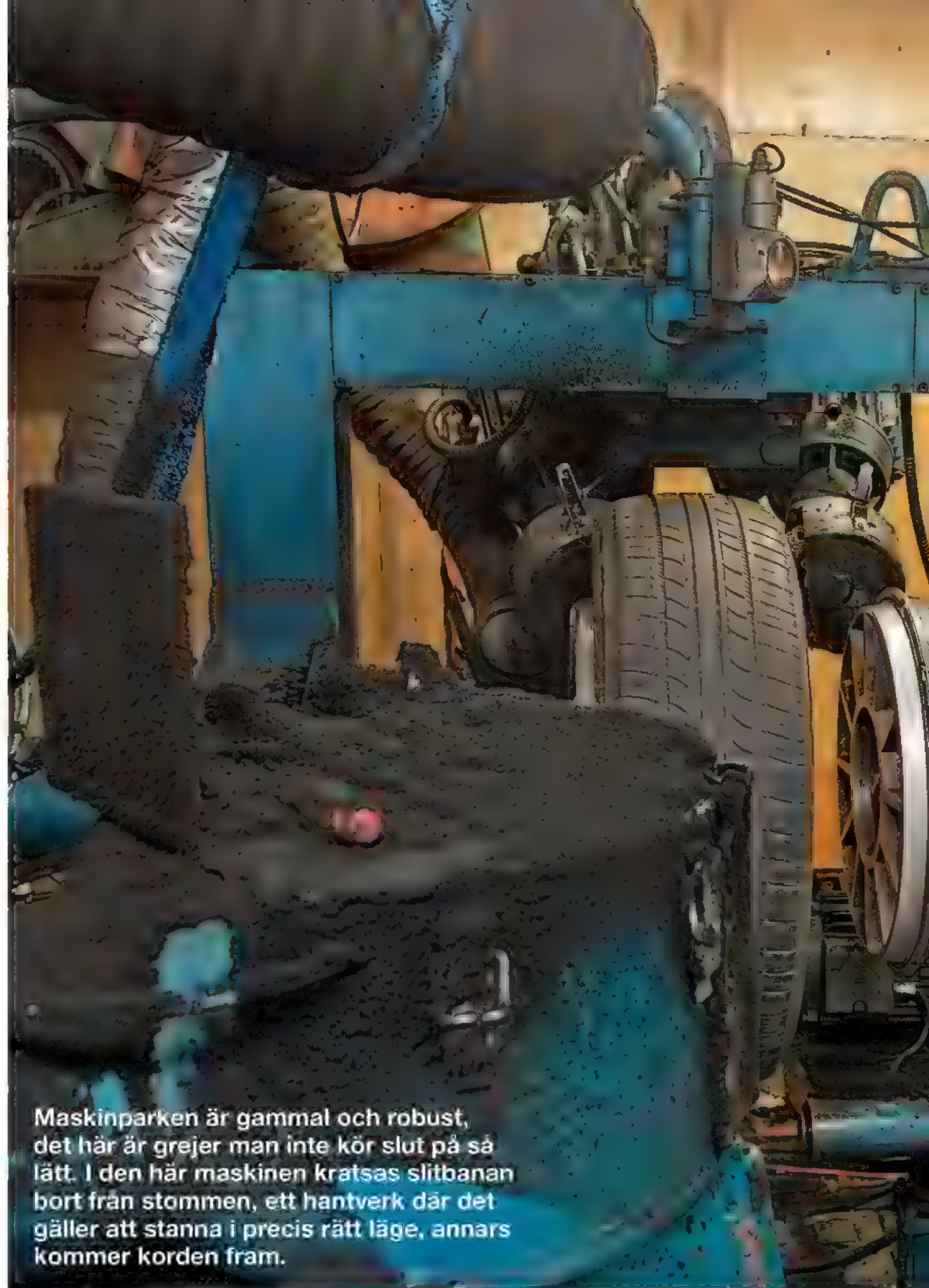
– Det var där idén väcktes. Jag byggde ett gäng 140:or men från bil tio och uppåt är det Volvo 240.

Första 240:n köptes för övrigt av Trafikmagasinets Carl-Ingemar Perstad som hade fått den i 50-års-present.

BILARNA i hyrverksamheten byggs från grunden, det är inga gamla slitna folkracebilar.

– Jag tar inga bilar från folkrace, hävdar Janne. Jag tillför i stället. När de är ute ur hyrverksamheten skruvar jag på en trimtopp och kör en tävling, sedan säljs de på bud.

Kommer det till exempel ett kontor som ska ha kickoff kan ju många av deltagarna helt sakna



Maskinparken är gammal och robust, det här är grejer man inte kör slut på så lätt. I den här maskinen kratsas slitbanan bort från stommen, ett hantverk där det gäller att stanna i precis rätt läge, annars kommer korden fram.

begrepp om vad folkrace går ut på, många icke invigda tror att det går ut på att bara krocka. Då är det lätt att misstänka att de går hårt åt bilarna. Men det dementerar Janne.

– Det gäller att få folk på sin sida och att ha roligt tillsammans. Hur bilarna ser ut beror på hur man är som person.

Janne får vara psykolog mellan varven när någon tar i för hårt. Först kör man två egna träningsvarv, sedan tre egna varv på tid. Tiderna slås ihop och finaler körs med A-finalen först.

– Då vet man att bilarna är friska.

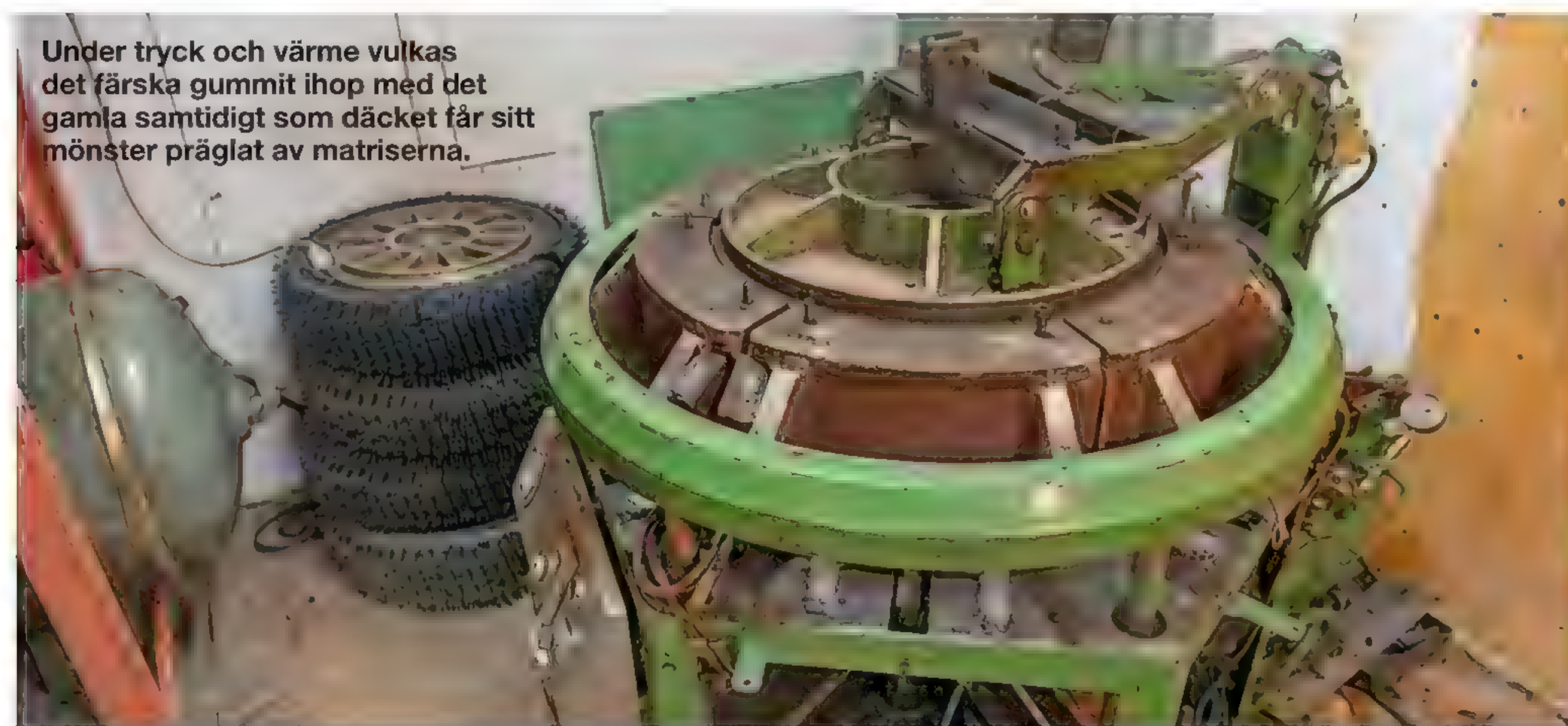
Redan under tränings- och kvalvarven ser han om någon utmärker sig negativt och då plockas psykologin fram. De

flesta går att coacha, men någon enstaka gång får Janne plocka bort någon deltagare som riskerar att sabba för gruppen. Kör man uppenbart vårdslöst riskerar man "böter" på 1.500 kronor.

– Det har jag använt tre gånger sedan 1995, berättar Janne. Så det är inte ett stort problem.

OM DET BLIR tid över – och det blir det konstigt nog ibland – är han inte sysslolös. Då gör han däck. När Åsa-Nisse-däcken skulle sluta produceras frågade Janne om han fick köpa maskinparken.

– Efter något år ringde han och frågade om jag var intresserad. Då blev kan-själv-syndromet alldeles för starkt.



Under tryck och värme vulkas det färskt gummit ihop med det gamla samtidigt som däckets får sitt mönster präglad av matriserna.



Runt 40 procent av stommarna får kasseras av olika anledningar, oftast för att det helt enkelt är för billigt producerade däck med dålig kvalitet. Även tidigare regumme-rade däck går bort, precis som de som har skador i korden eller är pluggade efter punktering.



Så sedan fem år tillbaka är Janne däckproducent.

– För att fylla ut på vintern, det är inte så mycket uthyrning då. Då kan man göra lite däck, det är ju skoj!

På maskinerna från 1975 produceras ett hundratal däck per år. De sekunda hamnar på hyrbilarna. Det är mycket hantverk i produktionen och räknar man tidsåtgången blir det inte många kronor på ett däck. Men ändå. Att göra egna däck är en tillfredsställelse.

RÄCKER DET SÅ? Nej, det finns fler maskiner runt om i gömorna på motorstadion. Janne slipar dessutom sina egna kamaxlar – hur många gör det? Här

handlar det dock bara om tillverkning för eget bruk, inga kamaxlar säljs, alla gör nytta i Jannes tävlingsbilar.

– Jag har haft kamaxelslipen sedan 90-talet, berättar han och visar slipmaskinen som innehåller många egna lösningar.

Alla som sett den norska stop motion-filmen Flåklypa Grand Prix har nog vid det här laget lagt ihop ett och ett och dragit parallellerna till bygdegeniet Reodor Felgen, som enligt filmen hade "ett särdeles gott handlag för drejning av kamaxlar" och som göt egna däck med hönsstängsel som kord och gummi från de västindiska öarna.

Skillnaden är att Jan Ingesson finns på riktigt! ●



Med ett antal matriser formas mönstret, och det är förstås en uppsättning matriser per däckdimension även fast mönstret är likt. Genom de små hålen i matrisen trycks luften ut. Matriserna kostar snuskigt stora pengar, men håller i gengäld länge.



Efter vulkning ska däcken "skäggas av" och då upptäcks eventuella defekter. Det här däcket tog sig inte ens dit. Den markerade bulan kommer troligen från ett spikhål som inte syns vid kratsningen. Många av de sekunda däcken duger gott och väl till hyrbilsverksamheten.



www.sskserien.se

17-18 april – Kinnekulle: Testhelg

1-2 maj – Mantorp: Vårracet SSK, Aquila, SPVM m.fl. (arrangeras av MK Scandia) **INSTÄLLT**

22-23 maj – Kinnekulle: RHK

5-6 juni – Kinnekulle: SSK, Aquila, SPVM, Ginetta

19 juni – Falkenberg: SSK, Aquila, BMW Cup

20 juni – Falkenberg: SSK, Långlopp, ER Cup + NSHC

23-25 juli – Kinnekulle: Raceweek, SSK, Aquila m.fl.

14-15 aug – Gelleråsen: SSK, Aquila, SPVM

3-5 sept – Kinnekulle: SSK, Aquila, Legends, Långlopp, ER Cup + NSHC

2 okt – Kinnekulle: SSK, Aquila

3 okt – Kinnekulle: Mek och sponsordag

Rally&Racing

Erbjudande till dig som prenumererar på Bilsport Rally&Racing.



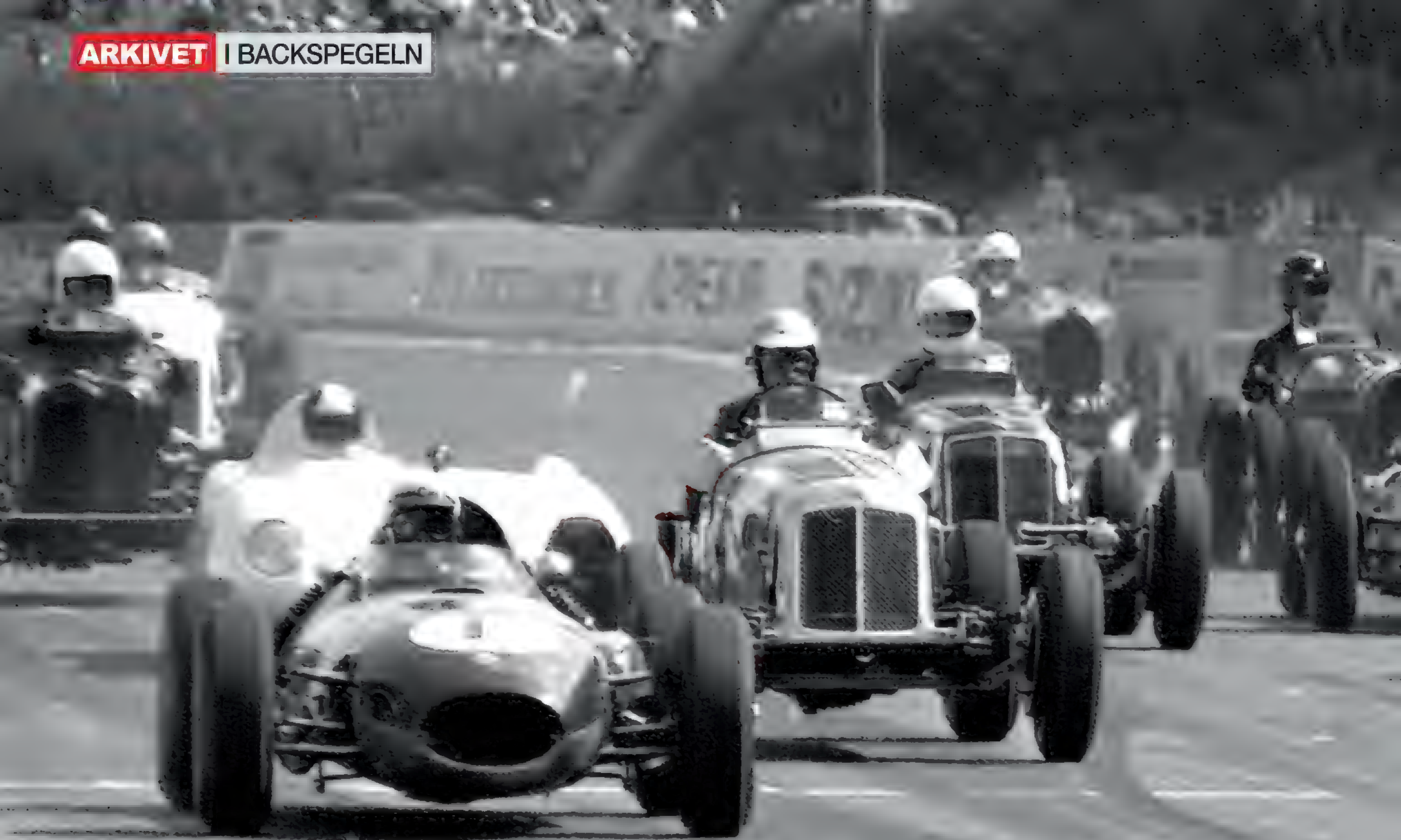
OPUS

Bilprovning

17% rabatt

på besiktning
hos Opus Bilprovning

**Hämta ditt erbjudande på
rallyracing.se/lojalitetsklubb**



Formelhistorik på

EM-racet i Formel 3 var sommaren 1981, liksom flera tidigare år, det självklara huvudnumret vid Kvälls-postens traditionella Newsrace på Ring Knutstorp, denna gång dock utan svenska förare i medaljstriden.

Men de 19.000 åskådarna kunde även glädja sig åt annan action som höll den skånska racinggrytan kokande, bland annat tolvvarvsracet för historiska formelbilar.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Flygvapnet sponsrade loppet för historiska formelbilar "Swedish Airforce Historical Trophy" och bjöd på ljudstark uppvisning med Draken-plan. Prins Bertil – Motorprinsen – var på plats med sin Lilian och en förkrigs-Bugatti som nästan kunnat platsa i startfältet och ledde de historiska ekipagens defilerings ut på banan inför start.

Sexton till antalet var gammeldars bilarna och ganska jämnt fördelat på förkrigs- och efterkrigsbilar, i praktiken 1930-talare respektive 1940-/50-talare. Äldst var en Bugatti T51 -31 och yngst en Lotus 16 -59. Den sistnämnda blev också vinnarekipage med engelsmannen Bruce Halford vid ratten. Han snittade 99 km/h över racedistansen på 24,84 km.

FÖR 30 ÅR SEDAN

● **KOMMANDOT DIREKT** tog Kenneth Hansen i Division 1/Grupp A-klassens A-final vid svenska EM-deltävlingen i rallycross i Höljes. Ständige rivalen, norrmannen Björn Skogstad gav redan efter ett varv upp försöken att utmana Kenneth.

För svensken blev det säsongens fjärde delseger och ännu ett steg närmare en tredje rak titel före Skogstad. Bakom krigar Bengt Ekström och Ludvig Hunsbedt, Tom Einar Aaserud och Michael Jernberg.

I Division 2/Grupp B vann engelsmannen Will Gollop, MG Metro 6R4, före märkeskollegan Per Eklund och Höljes egen Olle Arnesson, Audi Quattro Sport S1.

För övrigt ser det väl lite ödsligt ut runt banan. Javisst, åskådarplatserna kring stora hoppet och målkurvan var ännu inte utbyggda och publiktillströmningen inte i nivå med senare årtiondens. Men bakom ryggen på fotografen lär 12.000 personer ha njutit och svettats i den för dagen drygt 30-gradiga värmen.



FÖR 20 ÅR SEDAN



● **FRISK SATSNING** gjorde Daniel Carlsson i finska VM-rallyt tillsammans med Benny Melander i en Olsbergs-sponsrad Toyota Corolla WRC. Efter den fina sjundeplatsen i Svenska Rallyt tidigare under året var siktet topp tio. Men det visade sig väl optimistiskt och problem tillstötte – fälgbrott, trasig bromskrets, punktering och brusten generatorrem stoppade framfarten efter halva rallyt. Marcus Grönholm, Peugeot 206 WRC, vann före Richard Burns, Subaru Impreza WRC, och Colin McRae, Ford Focus WRC.

Kenneth Eriksson, Hyundai Accent WRC, var bäste svensk i mål på tolfte plats. Tre förlorade minuter med styrservotrubbel förstörde chanserna till topp tio-placering.

FÖR 40 ÅR SEDAN

● **HELBRITTISKT FRÅN START TILL MAL** blev det i Newsracets historiska klass, där #1 **Bruce Halford**, England, Lotus 16-59 (segrare), tar starten från pole position med #4 **Roddy MacPherson**, Skottland, Cooper-53 (tvåa) bredvid i första ledet och #2 **Alan Cottam**, England, Connaught-53 (treå) som är bra iväg från andra ledet.

På tillämpliga bilden får **prins Bertil** och prinsessan **Lilian** instruktioner av tävlingsledaren **Robin Shorter** inför de historiska bilarnas defilerande till start.



Knutstorp

Hela 13 av de 16 startande bilarna rattades för övrigt av engelsmän och en av en skotte. De resterande två hade svenska chaufförer: Tommy Brorsson, Lotus 11-56 respektive Gunnar Elmgren, Maserati 6 CM-36. Tommy var femma på tidsträningen, men inte bland de sex främsta i mål.

Hur det gick i F3-loppet? Jo, det toppades av en sextett senare

framgångsrika internationella racerförare. Italienaren Mauro Baldi tog sin sjunde seger i denna den tolfte EM-ronden och säkrade titeln före sin främste utmanare, fransmännen Alain Ferté. Fertés landsmän Philippe Streiff och Jean-Louis Schlesser slutade tre och fyra, före dansken Kurt Thiim och italienaren Emanuele Pirro. Främsta svenskoppet, Hyllinges

egen Bengt Trägårdh var trea på tidsträningen, men en brusten gasvajer i kvalheatet och växel-lådsfel i finalen förstörde dagen.

● **ÖVRIGT** vann Ulla Fjellström, SMK Helsingborg, tjejernas hundkojeklass i Heta Linjen Cup. Lennart Sundahl, Anderstorps RC, körde hem Formel Ford 1600 och dansken Thorkild Thyrring

triumferade i Sports 2000. Dansk seger blev det även i Super Saloon genom Jørgen Poulsen, Porsche 911 Carrera RSR, medan Peter Norlander, KAK vann Super Star Camaro Cup. Slutligen körde Thomas Lindström, Norrköpings MK, VW Golf GTI och dansken Erik Høyer, Ford Escort RS2000 hem varsitt heat i standardvagnsklassen Trans Nordic Cup. ●

FÖR 15 ÅR SEDAN

● **STARK COMEBACK** gjorde Jimmy Joge i Kils SM-tävling Killingen. Den då 27-åriga östgöten hade missat South Swedish på grund av en nervinflammation, men styrde nu Svenska Peugeots 206 WRC till seger sedan **Thomas Rådström**, Toyota Corolla WRC, fått bromstrubbel. I titelfighten fanns även **Mats Jonsson**, Ford Focus WRC, och **Dick Wicksell**, Subaru Impreza WRC.



FÖR 10 ÅR SEDAN



● **FESTIVALSOMMAREN 2011** var det många som gick till väders när det blev trångt en bit ned på startrakan. En av dem var **Patrik Åsberg**, AMF Årsunda, här i ett kvalheat. Patrik blev så småningom tvåa i seniörernas C-final.

Framtiden är här

När årets covid-försenade VM-/EM-säsong i rallycross inleds på Catalunya-banan utanför Barcelona 23-24 juli, blir det även internationell mästerskapspremiär för elektrisk rallycross, då enhetsserien FIA RX2e Championship tar över efter Internationella FIA RX2-serien.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Spanska QEV Technologies, med stor erfarenhet av elracing bland annat från Formel E, har utvecklat RX2e-bilen – som från början är Andreas Erikssons initiativ – i nära samarbete med främst Olsbergs MSE och hämtat mycket av chassiteknik och annat från RX2/SuperCar Lites.

RallyX-Nordic-helgen i Höljes i maj bjöd på gästspel och genrep inför RX2e-premiären. Tre tremannateam med världsstjärnor från SuperCar-klassen – som Johan Kristoffersson, bröderna Hansen, Andreas Bakkerud och Marcus Grönholm – möttes i en vänskapsfight.

”Lättkörd och förlåtande, men samtidigt med stora möjligheter till justeringar för att anpassa till varierande banförhållanden och olika förarens önskemål. Och förstås imponerande vridmoment från lägsta till högsta motorvarv – som alla elracers.”

SÅ LÖD OMDÖMENA från samtliga förare, däribland Oliver Eriksson. Oliver är dock ”part i målet”, då han varit officiell testförare i projektet och är den som hittills kört bilen flest fullfartskilometer.

– Ja, vi startade testerna i september ifjol, men först i december började vi pusha hårt på full effekt, berättar Oliver.

RX2e-projektet var QEV:s första med 4WD och grusunderlag. Deras tidigare erfarenhet var begränsad till asfaltracing.

– Men det har funkat riktigt bra. De var öppna för att lära av våra rallycrosserfarenheter och vi för att lära av deras stora elracing-kunnande, fortsätter Oliver.

I uppbyggnaden av RX2e-bilens chassi utgick man i mycket från den beprövade RX2/Lites.

– Designmålet var att placera vikten lågt, så nära centrum som



”RX2e är en välbalanserad och förhållandevis enkel bil att köra. Det blir en bra instegsklass i internationell rallycross”, säger Johan Kristoffersson här (t.v.) med Oliver och Kevin Eriksson efter ett RX2e-heat i Höljes.

möjligt och med 50/50 viktfordelning på fram-/bakaxel.

Därför ligger 100-kilosbatteriet på golvet invid förarsätet, invert-rarna som väger cirka 25 kg och omvandlar till växelström, monteras lågt, mitt på främre och respektive bakre torpedvägg. De förser elmotorerna – en fram och en bak å ca 25 kg – med ström. Elmotorerna kan driva framåt, bakåt eller stå stilla – motsvarande Drive, Reverse, Neutral. De driver på varsin hjulaxel, via sin transmission (cirka 40 kg) med slutväxel, rampad diff och medbringare till drivaxlarna.

Någon kardanaxel finns inte, men motorerna samarbetar via elektronisk styrning, vilket i princip fungerar som en elektronisk kardan och mellandiff.

– Detta var en ny erfarenhet för alla som körde i Höljes. Alla fossila RX-bilar har ju kardan – liksom andra elektriska än RX2e.

MOTORERNA levererar max 125 kW var – närmare 170 hk – för total effekt på 335 hk. Totalt vridmoment är max 510 Nm.

– Men FIA-regler begränsar det till 400 Nm, påpekar Oliver.

– Genom att vi kan ta ut 510 Nm –

255 Nm per axel – kan vi hålla fullt tillåtet vrid på 400 Nm inte bara vid 50/50 kraftfördelning fram/bak, utan i princip för allt mellan 36/64 och 64/36.

Elektroniken ser till att ingen axel spinner mer än den andra, men ger ingen full traction control. Total driveffekt bestäms bara av förarens gaspådrag.

Invertrar och motorer vätskekyls under körning, batteriet av viktsskäl bara i samband med laddning i depåstället. Finska Kemppi är RX2e-seriens leverantör av Safety Superladdare och kan ladda två bilar samtidigt.

– Man kommer 28 km per laddning, typ 25 varv på en rallycrossbana, så egentligen behöver man inte ladda under en tävlingsdag. Men i praktiken laddar man tio minuter mellan varje heat, för absolut jämna prestanda.

BATTERIETS temperatur måste hållas under kontroll för brand- och explosionsrisk. Laddning i depån eller vid motorbromsättervinning höjer batteritemperaturen.

Sexton av de tjugo bilar som ska gå i mästerskapet var färdigbyggda i början av juni. Säsong-

erna 2021 och 2022 kommer de att drivas som hyrbilar med ”arrive-and-drive”-upplägg. Avgiften för årets serie om fem deltävlingar är 125.000 euro – drygt 1,3 miljoner kronor – och för enstaka deltävling 30.000 euro – drygt 300.000 kronor. Detta är förvisso en rejäl slant, men då ingår i princip allt utom resa och uppehälle för föraren och förarens personliga utrustning. Betydande kostnader kan dock gissningsvis tillkomma vid krascher.

Promotorn World RX Promoter har ännu inte släppt någon lista på anmälda förare.

– Flertalet förare vill göra detta själva och hittills har bara belgaren Guillaume de Ridder offentliggjort sin anmälan, säger Andreas Eriksson.

FÖR FÖRARNÄ väntar av allt att döma jämna fighter med en spännande bil, där känslan i mycket känns igen från fossildrivna rallycrossåk. Motorljudet är förstås lägre, men i kupén ger transmission och grussprut en stor del av ljudbilden.

Från åskådarplats saknar man däremot definitivt motorljudet. Tjutet från elmotor, transmission och däck räcker inte för riktigt samma upplevelse – om inte extra täta fighter kan kompensera. Vi hoppas på det! ●

Mästerskapsfakta

FIA RX2E CHAMPIONSHIP

Tävlingar: 23-24 juli Barcelona, Spanien, 31 juli-1 aug Nürburgring, Tyskland, 20-22 aug Höljes, Sverige, 3-5 sep Lohéac, Frankrike, 9-10 okt Spa, Belgien.

Hyrpris bil: 125.000 euro per säsong eller 30.000 € enstaka tävling.

I hyran ingår: Service på bil mellan och under tävling, transporter och depåställe, en mekaniker per bil, en elingenjör per fyra bilar, en mekanikingenjör per fyra bilar, förbrukningsmateriel, el, fyra nya däck per tävling.



RX2e genrepade vid RallyX Nordic i Höljes med en improviserad lagtävling inför klassens stora mästerskapspremiär i juli.



Fotstöd, men ingen kopplingspedal till vänster om gas och broms – och observera att spaken som skymtar bortom ratten inte är växelspak utan handbroms. På ratten ses LAUNCH-knapp som hålls in i starten – aktiv 0-80 km/h – PIT-knapp som trycks in för att hålla tillåten fart i depåområdet, PAGE-knapp för att växla sida på displayen, RADIO-knapp för interkom till spottern, samt START MAP-ratt för val av vridmoment i starten – 400-510 Nm – beroende på fäste. Den stora "kardantunneln" invid förarstol och ratt – är batterilådan och ovanpå denna sitter dels knappsets för växellägena Drive, Reverse och Neutral, vindrutetorkare/-spolning med mera, dels justeringsrattar för ...



... vridmomentfördelning under Launch-fasen i starten (TORQUE BIAS), bromsvåg för motorbroms (ENG BRAKE BIAS), motorbromseffekt (ENG BRAKE MAP), mekanisk bromsvåg (AP RACING), samt "tändning" och huvudströmbrytare. Justeringsrattarna får bara ändras mellan heat och är låsta utom när växeln ligger i neutral.



RX2e-vagnen – flygfärdig inför mästerskapsstarten.



Elmotorer med transmission är kompakta och sitter långt in motorrummen fram (bilden) och bak – under fjäderbenen som ligger skavfötters.

Bilfakta

Årsmodell: 2021.
Tävlingsklass: FIA RX2e Championship.
Motor: Mekaniskt oberoende elmotor Magelec Propulsion 125 kW – en fram och en bak.
Effekt: 335 hk, maxvarv 12.500 rpm.
Vridmoment: 510 Nm (endast vid launchstart och push-to-pass).
Max vridmoment övrig körning: 400 Nm.
Batteri: 32 kWh.
Elförbrukning/räckvidd: 1 kWh per km/28 km.
Transmission: Differentialer på fram- och bakaxel, justerbar kraftfördelning fram/bak i princip från 36/64 till 64/36.
Hjulupphängning: Dubbla A-armar, horisontallänkade fjäderben med trevågsjusterbara stötdämpare från R53 Engineering.
Fälgar: Brädd 17 tum.
Däck: Cooper 205 x 17.
Bromsar: AP Racing skivbromsar runt om, bromsvåg.
Längd/bredd/höjd: 4 050 mm/1.800 mm/1.500 mm.
Minvikt: 1.290 kg med förare.
Bilen byggd av: QEV Technologies och Olsbergs MSE med samarbetspartners.

Pågående sänd

Bakom tre dataskärmar, ett mixerbord och ett myller av sladdar hanterar Sebastian Bourghardt direktsändningen av såväl radio som tv. Jobbet pågår oavbrutet under hela tävlingen. Mer än mikrokorta pauser hinner han inte unna sig.

Studiosnack och resultatrapportering varvas med intervjuer från reportern på fältet, Per Johansson.

Jobbet med Rally Live kräver kunskap, simultankapacitet och passion för bilsport.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT) MICKY FRANSSON (FOTO)



Sebastian Bourghardt stänger aldrig riktigt av. På nattsduksbordet vid sängen hemma i Borås ligger alltid en mikrofon redo. Intervjuar han sambon när hon vaknar?

– Nej det gör jag inte, svarar "Sebbe" och skrattar.

– Men om jag kommer på något, behöver göra en inläsning eller något annat snabbt, så är det bra att ha en mikrofon till hands. Jag har jättemånga mikrofoner!

Kärleken till mikrofoner har gjort Sebbe till en bekant röst i bilsport-Sverige. Han har pratat i rallyradio sedan 2014 och kompletterar sedan en tid tillbaka med att producera webb-tv och poddar.

Inte bara om motorsport. Tidigare i år fick han i uppdrag av ett företag i Stockholm att livesända en ölprovning...

Dessutom driver han, i samarbete med Fredrik Sandgren, Puls FM. En kommersiell, lokal radiostation, där han ägnar en stor del av vardagarna. Bland mycket annat som programledare.

– Jag brukar kalla mig mediekonsult.

När Sebastian var yngre spelade han piano och fastnade för ljudteknik.

– I musikrummet på skolan i Viskafors tänkte jag att grejerna där borde gå att koppla ihop med min iPad, så att jag och kompisarna kunde spela in. Tror att det var runt 2012 som

vi lyckades göra en podd från skyddsrummet på skolan.

Som 14-15-åring fanns inga pengar att köpa egen utrustning för. Men folk från Boråstrakten är inte sällan lagda åt entreprenörshållet.

– Vi fattade att vi kunde få bidrag till att köpa teknik om vi startade en förening för att driva podden.

Inte långt senare spelade Sebastian in en rallypodd och via nyfunna kontakter var han snart en i gänget som gjorde rallyradio.

SEBBES FÖRSTA insats som rallyradioreporter var SM-deltävlingen Kolsvarundan i mitten av juni 2014.

– Då var det jag och Christian Holmudd som skötte studion

medan Per Johansson och Ola Strömberg rapporterade från sträckorna. Sedan Christian lämnade det uppdraget har jag oftast suttit själv i studion.

Rallyradio var inget nytt påfund. Svenska VM-rallyt hade länge bevakats på ett initierat sätt, i stort sett dygnet runt, under tävlingshelgerna.

– Det har även sänts rallyradio i många år från SM. Men vi var ganska tidiga med att ta ner det till "Knäckebrödssvängen".

I dag jobbar Sebbe och Per under samlingsnamnet Rally Live. Ett paraply, eller plattform, för allt medialt som de vill göra runt motorsport.

– Egentligen var det Per och Ramona Karlsson som kom på varumärket Rally Live. Vi jobbar

ning!



Att producera flerkamerasändning, radio och samtidigt snacka avslappnat kräver simultan-kapacitet av Sebastian Bourghardt.

med rally och vi gör det live. Det är inte svårare än så.

I dag är Sebastian den drivande kraften. Förutom sitt engagemang med Puls FM är Rally Live-verksamheten en viktig del av hans levebröd.

Per har inte möjlighet att lägga riktigt lika mycket tid på Rally Live. Han har krävande uppdrag inom fordonsbranschen, inte minst som förarutbildare. Han gör också filmer och live-sändningar åt bilföretag. Men han är aldrig mer än ett telefonsamtal bort från Sebbe. Och Per är nästan alltid med på tävlingar i rollen som fältreporter.

Vid större tävlingar hyr de in extra reportrar och när de även ska sända tv behövs någon som sköter kamerorna.

– Vår filmare, Peter "Pluto" Larsson, är med på alla SM-tävlingar och filmar också till våra magasin. Han är en stor del i att vi har kunnat utvecklas starkt även på bildfronten.

BÅDE PER och Sebastian har ett djupt intresse för motorsport. På 1990-talet var Per snabb chaufför i Volvo Original. Och Sebbe gjorde kartläsardebut redan som 13-åring.

– Jag åkte med Tony Larsson från Kinds MK. Vår andra tävling tillsammans, Alesvängen 2010, slutade med totalskrotning för oss. Jag kommer ihåg det extra väl för att det var den dagen, 19 juni, som kronprinsessan Victoria gifte sig.

Bourghardt körde även folk-race några år.

– Fast jag fattade ganska direkt att jag inte var lika bra som exempelvis Jesper Gunnarsson och Simon Claesson, som är jämngamla med mig. De var typ ett halvt varv före mig innan jag ens hade startat.

Planerna på att köra ungdomsrally kom av sig när Sebbe blev inblandad i rallyradion.

– I dag är radio mitt sätt att utöva sporten på. Men jag åker lite kartläsare ibland och kör någon track day och så.

De närmaste åren har Sebbe och Per välfyllda kalendrar eftersom de skrivit avtal om att sända radio och tv från alla SM-tävlingar (tre serier) i rally.

– Radio är en sak. Det kan vi klara på två personer. Fältreportern har en väska med utrustning

och en speciell mobiltelefon, anpassad för radio. Och i studion har jag mixerbord, mikrofon och dator, förklarar Sebastian.

Tv för med sig betydligt mer utrustning och kräver mycket mer av de som ska jobba med det.

– Det finns inte pengar att hyra in produktionsbolag men vi gör så gott vi kan med de resurser vi har.

Vid premiären för asfalt-SM i Uddevalla var fyra personer på plats. Per intervjuade förarna vid målet, Pluto och Hugo Karlsson filmade och Sebastian skötte studion.

– Jag hanterade tekniken, pratade, rapporterade resultat och bildproducerade en flerkamerasändning med bilder både utifrån och inifrån samtidigt. ▶

Snabba fakta

SEBASTIAN BOURGHARDT (T.V.)

Född: 1997-05-15.

Bor: Borås.

Familj: Sambon Jenny.

Yrke: Mediekonsult.

Hobby: Rally.

Klubb: Kullings MS.

Musiksmak: Jag lyssnar på musik åtta timmar om dagen när jag jobbar med radio.

Läser: Dagens Nyheter varje dag.

På nätet kollar jag: Hur gammal är den frågan? Nu ligger ju allt på nätet.

Äter helst: Italienskt.

Dricker gärna: Coca-Cola. Har aldrig druckit alkohol.

Tre favoritprylar: Mikrofon, mobiltelefon, gjutjärnsstekpanna.

Privatbil: Ford Focus.

Snabba fakta

PER JOHANSSON (T.H.)

Född: 1970-08-18.

Bor: Gustavsberg.

Familj: Sambo sedan 16 år.

Och två plus två döttrar.

Yrke: Utbildare inom fordonsbranschen.

Hobby: Båt, mc och motorsport.

Klubb: Kullings MS.

Musiksmak: Jag har bra musiksmak.

Läser: Allt som behövs för att lära mig det jag jobbar med. Och lyssnar mycket på ljudböcker.

På nätet kollar jag: Oj, oj ... Det som är bra! Allt som har med bilar att göra, inte bara motorsport.

Äter helst: Godis.

Dricker gärna: Sockerfri Red Bull.

Tre favoritprylar: Datorn, bilen och mc:n.

Privatbil: BMW 520.



Med mikrofon i ena handen och filmkamera i andra näven gillar Per Johansson att rapportera från målet på en avgörande specialsträcka.



Race Fuels



Bränslemap finns till samtliga R5 bilar!




0709-92 85 97 • Staffan@gnmsweden.se



3-VÄGSDÄMPARE MED HYDROSTOP RALLY/RALLYCROSS/RACING

**BMW
MITSUBISHI
SUBARU
FORD
M.M.**





**SEKVENTIELLA,
H-LÅDOR OCH DREVSATSER**



motor nord

060-15 74 00 • WWW.MOTORNORD.SE

► Vi livesände ju radio och tv samtidigt hela dagen.

En utmaning för Rally Live är ekonomin. Få har förståelse för att verksamheten kostar mycket pengar. Utrustningen är dyr och de som jobbar måste värderas för både sin kunskap och arbetstid. De har räkningar att betala, som alla andra.

Därför kostar det från och med i år en slant att lyssna och se på sändningarna.

En annan utmaning, ibland den svåraste, är uppkopplingen.

– Mobiltäckningen i Sverige är bra. Vi kan ringa till i stort sett varenda grusväg i Sverige och sända radio. Men studion hamnar ofta i skolor och liknande. Där har man kommunala nät som är stängda. Det finns vägar runt det. Inte minst välviliga vaktmästare som ställer upp.

– När vi dessutom ska börja plocka in tv-bilder från skogen blir det en jätteapparat. Det är så stora mängder data som snabbt måste fram.

DRIVKRAFTEN är att utvecklas i sina yrkesroller och att skapa en allt bättre produkt.

– Vi vill ta det vi gör så nära WRC+ som möjligt. På två personer.

På tal om WRC är legendariske VM-reportern Colin Clark en av Bourghardts förebilder.



Redan som 13-årig kartläsare fick Sebbe lära sig hur dramatisk rallysporten kan vara. Tony Larsson var instruktör vid tillfället (Alesvängen 2010).

– Jag har faktiskt äran att känna honom lite grann. Det är kul. Andra personer som jag har inspirerats av är Adam Alsing och min kompanjon, Fredrik Sandgren.

Sebastian har lyssnat mycket på Fredrik som tidigare jobbade på Mix Megapol. Nu är de samarbetspartners.

– Det finns en stark radio-tradition i Borås. Från mitten av 1990-talet och fram till 2010 levde lokala kommersiella kanaler i trakten under flera varumärken. När de lades ner fanns ett fortsatt stort sug hos lyssnare och företagare. Då korsades mina och Fredriks vägar och 2017 startade vi upp Puls FM i Borås och expanderade till Varberg i början av förra året.

Under tiden gick Sebastian en tvåårig eftergymnasial utbildning där han pluggade radiojournalistik.

PASSIONEN för radio, och bilar som kör fort, har skapat en deltidssysselsättning för Sebbe som är glad över att få vara med där det händer.

– Vi har varit med om så otroligt mycket inom den moderna svenska rallyhistorien. Vi stod och väntade vid sträckmålet när Robin Sandberg och Mathias Bengtsson hade kraschat vid SM-finalen i Linköping 2017. Vi var på plats i Karlshamn två år senare när samma duo firade SM-guld.

– Fighterna mellan Johan Kristoffersson och Patrik Flodin

under säsongen 2019 var otroliga att följa.

– Och alla SM-medaljer vi har fått gratulera till. När det är fighter om tiondelar av en sekund vet ju vi innan förarna om de har vunnit eller inte. Om Per då står i målet på sträckan, och håller lite på den informationen till förarna, då blir det bra radio!

– Att få ta del av det som händer och direkt förmedla det vidare, på vårt sätt, det är det stora i vad vi gör.

Och Rally Live är mer än bara rally. De har gjort radio och tv från rallycross och testdagar samt sänder regelbundna poddar.

Dessutom är Sebastian konsult åt Svenska Bilsportförbundet inom flera områden. Främst inom kommunikationen inom landslaget, men även produktionen av Bilsportnytt på SBF Play. Och han gjorde en digital Bilsportgala under pandemiåret 2021.

Det är inte bara helgerna som fylls av jobb och blir långa. Entreprenörer i den här branschen får ägna i stort sett all vaken tid för att hålla verksamheten levande – och även utveckla den vidare.

När Sebbe kommer hem efter en lång och intensiv arbetshelg på någon biltävling går han och lägger sig. Med sambon Jenny på ena sidan och mikrofonen på andra.

Det kan ju finnas något att tillägga. ●

Service, reparation, uppdatering och försäljning av Öhlins stötdämpare för rally, racing & crosskart.

Kan även ta andra märken vid mån av tid. Följer med på tester och utvärdering av fjädring/väghållning. Utför även hjulinställning, cornerwight, service, reparationer och växellådsarbeten till tävlingsbilar.

Ring
för pris.



KJM
Service

070-566 74 36

Varbergsvägen 172, 51561 Svaneholm

Vi är ett

ÖHLINS

auktoriserat
service center.

Niclas Grönholm hårt uppvaktad av Johan Kristoffersson och uppstickaren Fraser McConnell.

RallyX Nordic-säsongen har kommit så långt att bara en deltävling återstår. Premiären kördes redan första helgen i maj, på danska Nysum-banan. Därefter har två dubbelhelger i svenska Höljes och finska OuluZone hunnits med. Nu har teamen tid att preparera inför den avgörande deltävlingen i Arvika som arrangeras i mitten av augusti.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), RALLYX NORDIC MEDIA OFFICE (FOTO)

Spännande avg

CROSSCAR/CROSSKART

Patrik Hallberg, MK Team Westom



Det kan inte bli jämnare!

• **EFTER DE FEM FÖRSTA** tävlingarna hade fyra olika förare vunnit finaler i crosscar-kategorin. Därefter blev det en femte deltävlingssegrare när andra heatet i Finland kördes.

Den finalen blev extremt dramatisk eftersom alla tre titelutmanare var inblandade i omstridda incidenter.

Redan i första svängen hamnade **Isak Reiersen**, Östmarks MFF, och **Jimmie Österberg**, MK Team Westom, i en kollision med finländaren **Jarko Aronen**. Efter rödflagg fick de tre inte vara med i omstarten där **Patrik Hallberg**, Haninge MK, och **Isac Egonsson**, Finnskoga MK, hamnade i närkontakt. Det resulterade i svartflagg för Egonsson medan Hallberg linkade runt resten av heatet med trasig höger hjulupphängning.

Finländaren **Tomi Rakkolainen** tog därmed sin första delseger för säsongen. Och poängtabellen inför avgörandet i Arvika i augusti kan inte bli jämnare.

Med 33 deltagare har crosscar varit säsongens starkaste klass sett till antalet deltagare.

EFTER 6 AV 7 DELTÄVLINGAR

- 1) Patrik Hallberg, (SWE), Edge, 117 p
- 2) Jimmie Österberg, (SWE), Speedcar, 117
- 3) Isak Reiersen, (SWE), Speedcar, 117
- 4) Ronald Baldins, (LVA), Speedcar, 81
- 5) Isac Egonsson, (SWE), Speedcar Wonder, 74



Isac Egonsson, Finnskoga MK

CROSSCAR JUNIOR

Lukas Andersson, MK Team Westom



Lukas kan inte slappna av

• **MK TEAM WESTOM**-kamraterna Lukas Andersson och Alex Gustafsson inledde säsongen vralstarkt. Andersson vann båda finalerna i Danmark medan Gustafsson tog segrarna i Höljes.

I första racet i Finland knep hemmaföraren **Elias Kalliokoski** ena segern medan Gustafsson tog den andra. Å andra sidan noterade Andersson två andraplatser, vilket gör att Lukas serieledning inte är större än fem poäng över Alex.

Avgörandet lär bli spännande. Kommer regerande mästaren Alex ta ett nytt guld? Och vad kan **Rasmus Persson** från Munkfors MC hitta på? Han imponerade med snygg körning i Finland och har så här långt startat i fyra av sex finaler.

EFTER 6 AV 7 DELTÄVLINGAR

- 1) Lukas Andersson, (SWE), Speedcar, 130 p
- 2) Alex Gustafsson, (SWE), Speedcar, 125
- 3) Rasmus Persson, (SWE), Speedcar Wonder, 103
- 4) Joonatan Ylilampi, (FIN), Speedcar Xtrem, 99
- 5) Erik Nilsson, (SWE), Speedcar Junior, 99



SUPERCAR

Fördel för Johan Kristoffersson

● **SUPERCAR** har utvecklats till att bli en duell mellan Johan Kristoffersson, MK Team Westom, och finländske stjärnan Niclas Grönholm. Den senare körde inte premiärhelgen i Danmark men har därefter radat upp tre tävlingssegrar och en sjätteplats. Därmed är inte fighten om guld klar.

Kristoffersson har så här långt noterat två delsegrar, tre andraplatser och en sjundeplats. Det var första dagen i Höljes som den trefaldige världsmästaren inte lyckades komma till final.

Startfältet har under RX Nordic-säsongen varit starkt med deltagande från VM-rutinerade chaufförer som Krisztian Szabo, Anton Marklund och Andreas Bakkerud för att nämna några.

De flesta tappade nog ändå hakan när jamalcanen Fraser McConnell slog till och vann säsongöppningen. Därefter har han varit i final ytterligare tre gånger och då har han knipit två tredjeplatser.

Inför avgörandet på Kristofferssons bakgård i Arvika har Johan 27 poängs försprång över Grönholm. Men som alla vet, i rallycross kan allt hända.

EFTER 6 AV 7 DELTÄVLINGAR

- 1) Johan Kristoffersson, (SWE), VW Polo, 137 p
- 2) Niclas Grönholm, (FIN), Hyundai i20, 110
- 3) Sondre Evi, (NOR), Audi S1, 108
- 4) Fraser McConnell, (JAM), Ford Fiesta, 102
- 5) Chris Ide, (BEL), Audi S1, 76

Örande väntar

OPEN 2WD

Simon Tiger har dominerat stort

● **SETT TILL ANTAL** deltagare har Open 2WD-klassen lämnat en del övrigt att önska. Det gör dock inte Simon Tigers insats desto mindre. Kalix MK-föraren vann finalen i de fem första deltävlingarna!

Fast i andra racet i Finland blev det för mycket drama. Tiger och hemmaföraren Tuomas Venäläinen hade en alltför tuff uppgörelse i första kurvan, vilket resulterade i att båda fick svart flagg.

Detta gav Marcus Norman, Strängnäs AMS, en överraskande men välförtjänt delseger i hans häftiga Mazda RX8.

Det ska dock till något alldeles extraordinärt om inte Simon fixar guldet när sista deltävlingen körs i Arvika.



EFTER 6 AV 7 DELTÄVLINGAR

- 1) Simon Tiger, (SWE), BMW E30 M3, 131 p
- 2) Mathias Jansson, (SWE), Volvo, 102
- 3) Marcus Norman, (SWE), Mazda RX8, 72
- 4) Morten B. Bertelsen, (DEN), Skoda Fabia, 69
- 5) Lars Englund, (SWE), Porsche 911, 66



SUPERCAR LITES



Hallman är näst intill oslagbar

● **FINLÄNDAREN** Tommi Hallman är den ende föraren i SuperCar Lites som kört final i varje deltävling. Han har fyra segrar och två tredjeplatser.

På hemmaplan i Finland var han "bara" trea efter första kvalomgången andra dagen. Sedan styrde han upp resultatet med att toppa andra och tredje kvalet, vinna semi, vinna final och säkra full pott båda dagarna!

– Hemmatävling är alltid speciellt och att vinna båda dagarna är mer än jag förväntat mig.

Framste titelutmanaren, MK Team Westoms Nils Andersson var finaltvåa första dagen, men hade en frustrerande

dag därefter. Då kvalade han sju, blev fyra i semi och missade därmed en för honom viktig finalkörning.

Bakom toppduon är det desto tightare. Mellan Linus Östlund, Finnskoga MK, Simon Olofsson, MK Team Westom och Martin Enlund, Västerås MS, skiljer bara sju poäng, vilket gör striden om brons, och möjligen silver, rejält intressant.

EFTER 6 AV 7 DELTÄVLINGAR

- 1) Tommi Hallman, (FIN), 141 p
- 2) Nils Andersson, (SWE), 109
- 3) Linus Östlund, (SWE), 98
- 4) Simon Olofsson, (SWE), 97
- 5) Martin Enlund, (SWE), 91

Kristoffersson/Taylor utökade E-ledningen

• **ANDRA DELTÄVLINGEN** i nya Extreme E-serien kördes sista helgen i maj, i Senegal.

Här tog förarduo **Johan Kristoffersson** och australiskan **Molly Taylor** sin andra raka seger och utökade därmed ledningen i mästerskapstabellen före **Cristina Gutiérrez/Sébastien Loeb**.

Inledningsvis hade **Kristoffersson/Taylor** svårt att hitta tempo. De var tredje snabbast i kvalet, men flyttades upp till andra plats när ett annat team fick tidstillägg.

Finalen rödflaggades när två bilar blev stående. Johan fick göra en omstart och med gott samarbete med Taylor blev det seger.

Näst bästa svensk i Senegal var **Mikaela Åhlin-Kottulinsky** som blev finaltrea tillsammans med **Jenson Button**.

Nästa deltävling, den tredje av fem, körs på Grönland sista helgen i augusti.

Kristoffersson/Taylor i ledning före Gutiérrez/Loeb på den långa strandremsan i Senegal.



FOTO: COLIN MCMASTER/EXTREME E

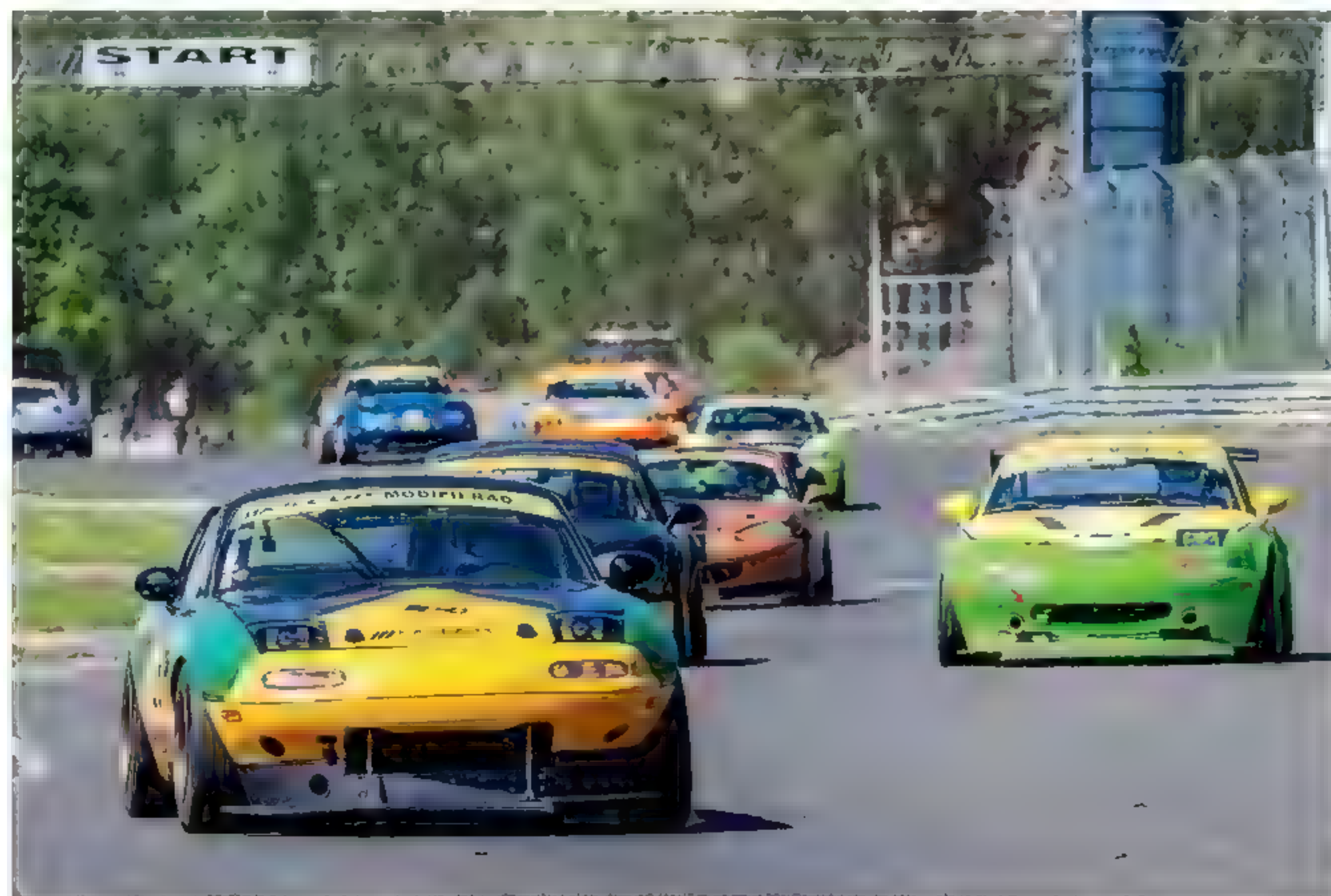


FOTO: MAGNUS JAKOBSSON/PRESSRELEASE

Solig sportvagnspremiär

• **ÅRETS FÖRSTA** deltävling i sportvagnsmästerskapet kördes på Kinnekulle Ring tillsammans med SSK-serien och Ginetta GT5 Challenge.

Roadsport C med Mazda MX-5 Cup hade rekordstort startfält, med 33 bilar. Därför fick de dela upp sig i två grupper efter kvalkörningen.

Båda finalerna för de 15 främsta (Grupp 1) vanns av **David Malmberg** (bilden) medan **Lennart Krüger** och **Tomas Henriksson** toppade den andra gruppen.

Verktysboden Modsport I levererade också stort startfält och där var **Jonas Jansson** och **Jan Brunstedt** herrarna i topp.

Crosskart-SM har nått halvvägs

• **EFTER TVÅ TÄVLINGSHELGER** (Arboga och Haninge) är SM-säsongen i crosskart halvvägs.

125 cc JSM toppas av **Jonathan Rådström**, Likenäs MK, medan **Marcus Svensson**, Dals MK, leder 250 cc. Båda förarna vann såväl i Arboga som i Haninge.

Johan Fransson, MK Team Westom, leder 650 cc och **Patrik Hallberg**, Haninge MK, håller taktippen i Xtreme.

Av årets SM-serie återstår Östmark i augusti och Västerås i september.

Formel Vee störst vid regnig RHK-premiär

• **RACINGHISTORISKA CUPEN** startade årets säsong enligt plan på Kinnekulle Ring med SSK som arrangör. Drygt 100 bilar kom till start och nu har Formel Vee (bilden) övertagit manteln som RHK:s största klass.

Johan Lund startade första racet i pole position, tog starten och vann före **Pontus Bencsik** som satte snabbast varvtid. Även andra racet såg samma herrar i täten.

Stort startfält var det även i klassen för Standard- och GT-bilar 1966-1971 över 1300 cc. Dessa fick kvala i rejält med regn. **Jonas E Pölda** och **Jari Konola** vann var sitt heat.

Formula Slicks mönstrade F3-, F2- och Sports 2000-vagnar. Här var **Sonny Johansson** vassast i båda racen.



FOTO: BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Carrera Cup Scandinavia får SM-status

• **SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDETS** förbundsstyrelse har beslutat att från och med 2022 återuppväcka det vilande SM-tecknet i racingklassen GT, och tilldelar därmed Porsche Carrera Cup Scandinavia officiell status som Svenska Mästerskapen för GT-bilar. Beslutet gäller inledningsvis tre säsonger fram till 2024.

Beslutet om SM-status sammanfaller med en rad spännande nyheter inför säsongen 2022. Bland annat kommer mästerskapet att köras med en helt ny generation av Porsche 911 GT3 Cup (992). Tävlingskalendern får dessutom en uppdaterad struktur med banor anpassade för de snabbare bilarna och det tillkommer



FOTO: JOACHIM CRUUS

en tävling på någon av Europas F1-banor. Totalt blir det 15 race under säsongen.

Carrera Cup Scandinavia startade 2004 och kör i år sin 18:e säsong.

Det SM-värdiga mästerskapet 2022 kommer att köras med en helt ny generation Porsche 911 GT3 Cup (992).

Strandberg V8-öppnade starkt

• **FÖRVISSO HAR** V8 Thunder Cars bara kört två racehelger i år (Ljungbyhed och Skellefteå). Men redan nu har regerande mästaren, **Dennis Strandberg**, demonstrerat att han definitivt vill ha ännu en guldmedalj. I Skellefteå var han oslagbar när han tog två pole positions och två segrar. Lägg därtill att han vann första racet även i Ljungbyhed.

Fast fyra racehelger återstår och Dennis har tuff konkurrens, inte minst av **Conny Brorsson** som vunnit ett race och bara är sex poäng bakom Strandberg i tabellen inför nästa drabbning, på Gelleråsen 21-22 augusti.

Marcus Ericsson – Indy-vinnare!

● I **DETROIT GRAND PRIX** andra helgen i juni slog **Marcus Ericsson** till och tog sin karriärs första seger i IndyCar. Marcus gjorde en strålande körning hela racet. Med en handfull varv kvar tog han över ledningen från Will Power när racet startade om efter tävlingens andra rödflagga.

Marcus kunde därmed äntligen fira en Indy-seger med sitt team Chip Ganassi Racing.

Racet var dramatiskt. På 25:e varvet inträffade en otäck incident när **Felix Rosenqvist** drabbades av gashäng och kraschade brutalt in i betongmuren.

Felix var hela tiden vid medvetande och fördes till sjukhus där han observerades över natten. Dessbättre ådrog sig Rosenqvist inga allvarigare skador. Dock missade svensken de två följande loppen.



FOTO: AUDI COMMUNICATIONS MOTORSPORT

Drömläge för Ekström och Bergkvist

● I **MÅNADSSKIFTET** maj/juni presenterade Audi sin föraruppställning inför Dakar-rallyt i början av januari 2022.

DTM- och rallycrossvärldsmästaren **Mattias Ekström** och juniorvärldsmästaren i rally, **Emil Bergkvist**, kommer att kampera ihop i en av teamets tre bilar. De två andra förarkombinationerna blir **Carlos Sainz/Lucas Cruz** och mångfaldige Dakar-vinnaren **Stéphane Peterhansel/Eduardo Boulanger**.

Audi blir första biltillverkare att sikta på totalseger i ökenklassikern med bilar som har elektrifierad drivlina.

– Att tackla det här projektet tillsammans med teamet som jag firade mina största framgångar i DTM och rallycross med är fantastiskt. Även om jag blir 43 i år känner jag mig som en junior jämfört med Carlos och Stéphane, kommenterar Ekström.

Max Verstappen Formel 1-utmanar ordentligt

● **EFTER DE TRE SENASTE** Formel 1-loppen, Monaco, Azerbajdzjan och Frankrike, har nederländaren **Max Verstappen** tagit över ledningen i Formel 1-VM. Detta genom segrar i Monaco och Frankrike. Både Max och regerande världsmästaren **Lewis Hamilton** blev poänglösa i Azerbajdzjan.

GP-racet på Spielberg körs direkt efter att den här tidningen har sänts på tryck.

Felix nära Indy 500-segern

● **INDY 500** är världens enskilt största idrottsevenemang och det är en oerhörd prestige för förarna att vinna just det racet. Senast en svensk segrade i Indy 500 var 1999 när **Kenny Bräck** stod för bragden.

I år var det nära att det åter blev blågul seger genom **Felix Rosenqvist**. Smälningen var i ledning från varv 180 till och med 192, av 200. Då tvingades han in i depå för att fylla på bränsle, fick motorstopp och tappade mycket tid. Segerdrömmen blev i stället en undanskymd 27:e plats. Rosenqvist har kört racet vid tre tillfällen och varit i ledning samtliga gånger.

Marcus Ericsson slutade på elfte plats.

Segern gick till brasilianaren **Helio Castroneves** som skrev historia genom att bli den fjärde föraren någonsin som vunnit Indy 500 fyra gånger. Hans tidigare segrar kom 2001, 2002 och 2009. Övriga förare som vunnit fyra gånger är **A.J. Foyt**, **Al Unser** och **Rick Mears**.



Det var en besviken Felix Rosenqvist som tvingades inse att segern i Indy 500, som var så nära, inte blev verklighet.

FOTO: ARROW MCLAREN SP



FOTO: THOMAS LINDBERG

1.000-hästars elmonster för USA-rallycross

● **IFJOL VAR DET RX2E** som visades upp i depån i samband med RallyX Nordic-ronden i Höljes. I år hade Olsbergs MSE en ny lika spännande skapelse på display utanför sina stora depåttält – en elektrisk SuperCar för 2022 års upplaga av Travis Pastranas Nitro Rallycross-serie.

– Den här första prototypen har vi tagit fram i Nynäshamn, berättar initiativtagaren **Andreas Eriksson**, som nyligen testkörde den på flygfältsbana utanför Strängnäs.
– I dagsläget har den två motorer med sammanlagd effekt på 500 hästar. Men planen är att förse den med

fyra motorer och 1.000 hästar och den kommer ändå väga mindre än dagens SuperCar.

Affärsmodellen är att sälja plattformen, medan biltillverkare som önskar kan designa egen kaross. Man visade i Höljes även upp skisser på en standardkaross.

Svärd toppar SM i bilcross

● **ÅRETS TRE FÖRSTA TÄVLINGAR** i SM i bilcross har lockat rejält stora startfält. Vid alla tre tillfällen, två gånger i Tomelilla och ett race i Jönköping, har **Tobias Svärd** (bilden) vunnit finalerna och därmed toppar han tabellen. Det skiljer dock inte några stora poäng ner till tvåan **Daniel Samuelsson**.

Mikael Thiman leder RWD-cupen och **Pernilla Christensson** är så här långt vassast i Tjejligan.

Tre tävlingar återstår. Nyköping 7 augusti, Strängnäs 4 september och Jönköping 25 september.

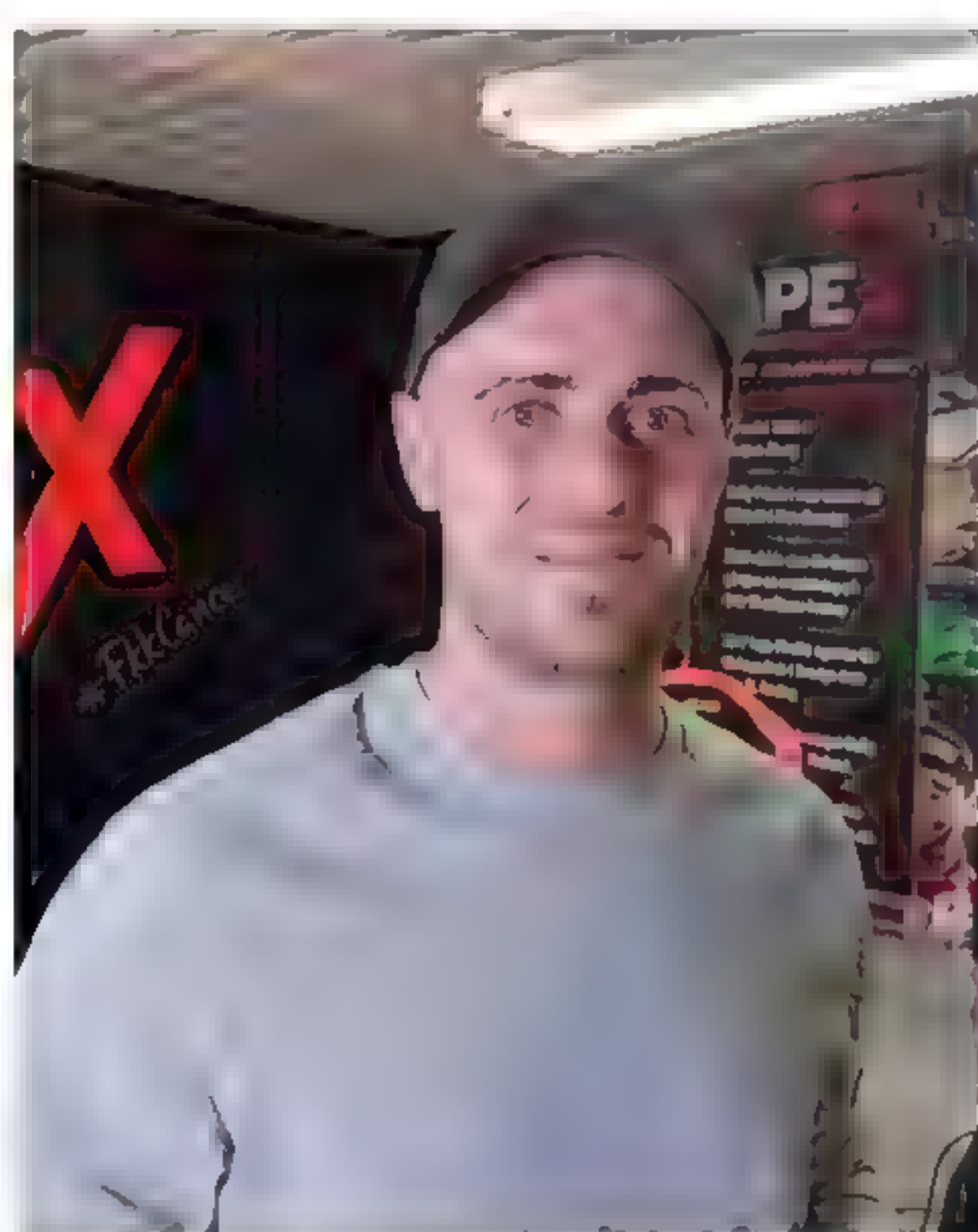


FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Arvid och Brandon EM-bäst

● **NOAH MILELL** var tvåa på tidskörningen i KZ-klassen och trea efter kvalheaten vid växellådskartingens EM-premiär i tyska Wackersdorf. Men i finalen hade Kristianstad-föraren inte rätta speeden och föll tillbaka till blygsam femtondeplats, snäppet bakom klubbkompisen **Viktor Gustavsson**, regerande mästare i KZ2, som nu gått upp i KZ-klassen och hade en blek helg.

Bästa svenskt resultat i Wackersdorf presterade i stället en annan skåning, **Brandon Nilsson**, som nia i KZ2 – för övrigt närmast före dubbla världsmästaren i OK, italiennaren **Lorenzo Trivisanutto**. Brandon livnär sig sedan ett par år som tävlande mek bosatt i Italien och kör på italiensk licens.

Även i övxlade klasserna är det en utlandssvensk, **Arvid Lindblad**, som tävlar på brittisk licens, som presterat bäst såsom tvåa-trea i OK-klassen i de två körda EM-ronderna.

Andra topp tio-placeringar i tuff internationell karting har **Mathilda Olsson** svarat för som femma i IAME X30 Euro-serie på spanska Zuera och **Hannes Morin** som åtta i DD2-klassen i Rotax Euroserie på italienska Adria.

KBT Safety AB
Skyddsbågar

Vi tillverkar även:

- Fram/bakvagnsbryggor
- Stag, fästen
- Stolsfästen

FIA stoppning 345:-/st
Färdigt burkit
Volvo 940 grH 15.190:-

Fabriksgatan 11 • 731 50 Köping
Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbtsafety.se
www.kbtsafety.se

JB-ENGINE SWEDEN AB
"DIN VOLVO TRIMMARE"

Motorer för klasserna:
GRH Rally,
Rallycross,
Racing,
VOC/GRF

Fullservice på
EVO Engines!

"För dig som vill ha det värsta!"

JB-ENGINE SWEDEN AB
Skrikarhyttan 315,
713 92 Gytterp, Tel. 070-215 45 96
www.facebook.com/JBengine

Finess

ÖHLINS Försäljning Servicecenter
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

Rörbärrmar
Flockning m.m.

Skyddsburar:
Byggsatser, Certifierade burar



FOTO: VICTOR HANSEN MOTORSPORT

Victor x 2 är flitiga utomlands

• **I BRIST PÅ TÄVLINGAR** här hemma och med hög karriärambition har Team Nybes Victor Hansen, SMK Hörby, och hans co-driver Victor Johansson gjort flera starter utomlands under försommaren.

På stundtals grustäckt asfalt i Tjeckien (bilden) blev de klasstvåa och 22:a totalt med Peugeot R2:an en vecka in i maj. En månad senare rattade duon Ford Fiesta Rally4 på grus i Litauen och blev klassfyra samt 34:a totalt.

I mitten av juni deltog svenskarna i tyska asfältloppet Rallye Stewweder Berg med Peugeotten. De tvingades bryta första etappen på grund av tekniska problem men startade om och tog sig i mål med gott om ny erfarenhet.



FOTO: STCC/PRESSRELEASE

Dahlgren har greppet om STCC

• **EFTER TVÅ TÄVLINGSHELGER** (Ljungbyhed och Skellefteå) med sammanlagt sex race har Robert Dahlgren (bilden) kopplat greppet om årets STCC. Norrlänningen har så långt fyra segrar, Mattias Andersson en och Tobias Brink en. Det gör att Dahlgren leder tabellen med 39 poäng över Brink medan Andersson är ytterligare två pinnar bakom.

I Skellefteå säsongsdebuterade Formula Nordic och här vann William Karlsson två race medan Philip Victorsson tog en seger.

Nästa gång Formula Nordic möts blir i Falkenberg andra helgen i juli. STCC har sommaruppehåll till 21-22 augusti då det är dags för race på Gelleråsen i Karlskoga.

Racing med Mattias Persson

Sätt säkerheten främst!

• **DEN SENASTE TIDEN** har vi inom racingsporten drabbats av en hel del otäcka olyckor. Även svenska förare har varit högst inblandade i dramatiska krascher. Vi har all anledning att tacka det ständiga säkerhetsarbetet för att inte den här krönikan – och många med den – skrivs med betydligt svartare bläck.

Felix Rosenqvists spektakulära jättekasch i IndyCar-loppet i Detroit, där hans Arrow McLaren SP-bil skenade med rusande motor rakt in i en mur efter ett tekniskt fel, är den senaste i raden av hjärtat-i-halsgropen-incidenter i internationell racing.

Att Felix faktiskt inte blev värre skadad än han blev, med endast blesssyrer och ömmande kropp, är nära nog ett mirakel. Hastigheten innan tvärstopp uppmättes till 164 km/h, och med tanke på hur bilen träffade muren i 90 graders vinkel kunde den dagen ha fått ett betydligt dystrare slut.

NU KLARADE VI OSS FRÅN DET – och kunde i stället glädjas åt Marcus Ericssons första seger på åtta år i samma race. För det ska vi tacka de män och kvinnor som står på sig när den ibland infekterade säkerhetsfrågan kommer på tal, och som oförtrutet och målinriktat driver utvecklingen framåt, om det så är på förbunds-, klubb- eller mästerskapsnivå.

Det har förstås hänt mycket de senaste, säg, 20 åren – men man behöver faktiskt inte gå alls så långt tillbaka för att uppskatta utvecklingen som sker. Så sent som i fjol introducerades till exempel aeroscreen, en ballistisk vindruta som spänner i en titanram runt cockpit, i just IndyCar. Titta på reprisbilderna på Rosenqvists krasch och fundera på vad som hänt utan den.

Samma typ av säkerhetsanordning, men av en lite annan konstruktion, utgör den så kallade halon i till exempel Formel 1 och nästan alla andra formelbilsserier idag. Den hade till exempel vår egen Dino Beganovic stor glädje av när han fick en annan bil över sig, upp och ner, vid en tumultartad start i ett Formula Regional-race i Monaco i maj månad.

BACKA BANDET ytterligare några veckor, och Ryan Hunter-Reay uttalade själv att aeroscreenen "räddade mitt liv" vid en krasch i IndyCar-premiären – samma dag som Valtteri Bottas i F1-racet på Imola kunde tacka halon för att han reste sig ur vraket efter en våldig kollision med George Russell.

Det är vanligt med högljudda kommentarer när någonting förändras, om det så är storleken på däck och fälgar, aerodynamiska instrument – eller säkerhetsmässiga framsteg. När både halon och aeroscreenen introducerades var kritikerstormen tidvis skarp – till och med från en del aktiva förare själva – med synpunkter främst kopplade till utseendet och hur "förstörd" sporten skulle bli.

I båda fallen var allt som behövdes lite tid, och stormen inte bara klingade av – opinionen vände. Idag är både halon och aeroscreenen allmänt hyllade. Alla har anpassat sig, och nu är det nästan svårt att tänka sig den tid som var.

Det är tydligen så vi fungerar, vi människor. Tur då att det finns de som står på sig, och håller säkerhetens fana stadigt i vinden – även när det blåser kallt.



ÖHLINS NORTHERN EUROPE

Vi har lång erfarenhet och gedigen kunskap för gätbilar, rally, racing, rallycross, drifting eller cross- och extremecart.

ÖHLINS.NE | ÖHLINSRACING

ÖHLINS NORTHERN EUROPE • Dagvindsgatan 10, 652 21 Karlskoga • Tel. 054 68 88 80



FOTO: JOACHIM CRUUS

Ingemar Stenmark Porsche-tävlade i Anderstorp!

● **INGEMAR STENMARK** är en av historiens främsta alpina skidåkare med två OS-guld och fem VM-guld. Sammanlagt 86 segrar i världscupen.

På Scandinavian Raceway i Anderstorp den 18-19 juni gjorde Stenmark ett intressant inlägg i Porsche Sprint Challenge Scandinavia.

Förvisso hade han inget med toppstriden att göra. Men svarade ändå för en stabil insats och medgav efteråt att han varit lite nervös.

– Jag fick tillbaka samma känslor som när jag tävlade i alpint. Lite pirr i magen. Banan är svår och speciell med bankade kurvor.

Marcus Annervi vann helgens båda race i klassen.

I huvudklassen, Porsche Carrera Cup Scandinavia, fortsatte **Lukas Sundahl** dominera genom att vinna helgens alla tre race och därmed ta en 60-poängsledning i förarmästerskapet.

Carrera Cup kör vidare i Falkenberg 9-10 juli.

Rallycross-VM 2021 tar form

● **23-24 JULI** startar årets säsong av rallycross-VM i Barcelona. Kalendern innehåller sju tävlingshelger varav Höljes 20-22 augusti är en av dem.

När den här tidningen sändes till tryck var flera intressanta förare redan offentliggjorda.

För svensk del märks bröderna **Timmy** (världsmästare 2019) och **Kevin Hansen**. De får tufft motstånd, inte minst från erkänt snabba piloter som **Kevin Abbring**, **Niclas Grönholm** och **Krisztian Szabo**.



FOTO

Rapporter från rally-VM

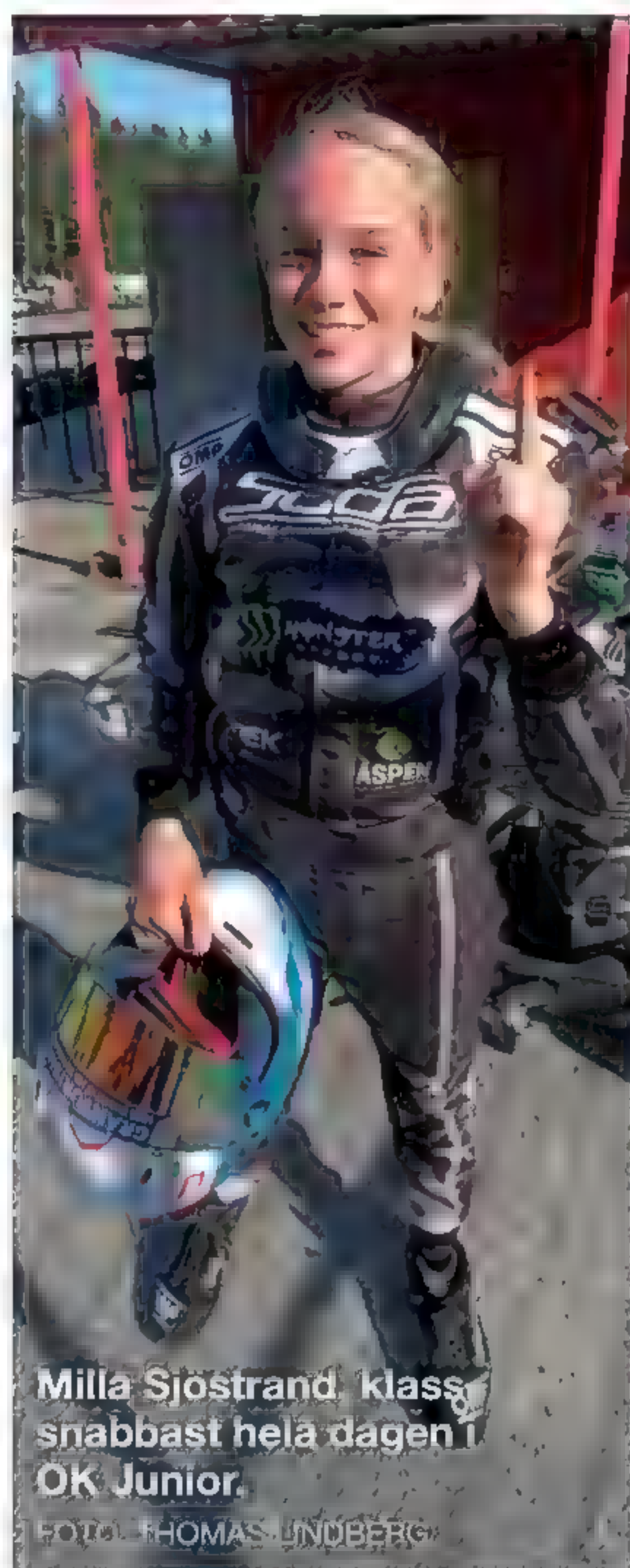
● **I DE TVÅ SENASTE** VM-tävlingarna i rally glänste Toyota-teamet. **Elfyn Evans/Scott Martin** vann i Portugal medan **Sébastien Ogier/Julien Ingrassia** toppade på Sardinien.

Oliver Solberg/Aaron Johnston (bilden) blev femma i Portugal, med en Hyundai i20 R5 i WRC2 och elva totalt. Men på Sardinien fick de inte starta efter att Olivers pappa, Petter, testats positivt för covid-19.

Däremot körde Oliver en italiensk asfalttävling i mitten av juni, med Hyundais WRC-bil. Den tävlingen vann den unge svensken totalt!

Tom Kristensson/David Arhusiander fick tekniska problem i Portugal när deras Ford Fiesta Rally2 blev tvåhjuldriven redan på andra sträckan. Två sträckor senare hamnade bilen i diket. Svenskarna startade om andra dagen och genomförde resten av tävlingen i syfte att skaffa värdefull erfarenhet. Duon startade inte på Sardinien. Nästa VM-rally för Tom och David blir Estland i mitten av juli.

Dagarna efter att den här tidningen sånts på tryck startar Safari-rallyt, som gör comeback i VM-serien efter ett uppehåll sedan 2002.



Milla Sjöstrand, klass snabbast hela dagen i OK Junior.

FOTO: THOMAS LINDBERG

Milla glänste i kartingpremiär

● **SISTA HELGEN** i maj var Kart Cup Väst/KCV först ut av de regionala serierna att dra igång och följdes veckorna efter av Mellansvenska MKR- och Sydsvenska SKCC, medan Norrlands-cupen startar första helgen i juli.

Till MKR-premiären i Södertälje kom ett 150-tal förare, bland annat sju Cadetti-åkare och fjorton debutanter i Micro. Mest imponerade 13-åriga **Milla Sjöstrand**, som inte bara tog sin första pallplats hittills under kartingkarriären, utan toppade både tidskörning, kvalheat, förfinal och final i OK Junior. I finalen var Milla hårt uppvaktad av sin klubbkamrat i KAK Motorsport, **Carl Karlsson** och av Rasbo MK:s **Thor Sundberg**.

– Milla blev väldigt inspirerad i höstas när hon var med på FIA:s "Girls on Track", säger pappa John.

– Hon såg av de äldre och mer rutinerade tjejerna – särskilt **Maya Weug**, som senare blev uttagen till Ferrari Driver Academy – vad som krävs och har sedan dess jobbat stenhårt med fysträning, kör- och raceteknik.

Milla kör för Soda-teamet och kan där tacka **Hasse Zetterström** för viktig coaching. Hon tävlade i OK Junior-klassen redan ifjol. Då blev det inga resultat att skryta om, men i år vill hon kriga om SM-medalj.

Asfalt-SM fortsatte i Växjö

• **I DEN HÄR TIDNINGEN** får du ett stort reportage från premiären av nya rally-SM på asfalt.

Precis innan tidningen sändes på tryck kördes andra deltävlingen (Drive VVO i Växjö).

Här totalsegrade **P-G Andersson**

samtidigt som Uddevalla-segraren **Robin Svensson** bröt.

I mästerskapet toppar **Stefan Kristensson**, Simrishamns MK, den totala 4WD-tabellen medan fyra olika förare delar ledningen i 2WD-tabellen. Asfalt-SM i rally 2021 avgörs i Tierp 24 juli.



Varierande underlag i Piteå

• **REGN PÅ LÖRDAGEN** och sol på söndagen. Förarna i rallycross-SM fick verkligen tackla skiftande förhållanden vid årets andra deltävling, som kördes i Piteå i mitten av juni.

Vadstena RRC:s **Björn "Putte" Alvarsson** och **Max Forsman**, Älvsbyns MS, vann 2150-klassen var sin dag. **Oskar Hellström**, Strängnäs AMS vann JSM båda dagarna. Dubbelseger tog även MK Team Westoms **Jim Jansson** i 2400-klassen.

SuperCar Lites såg **Martin Ekspjuth**, Piteå MS, och **Nils Andersson**, MK Team Westom (bilden), som segrare var sin dag.

Säsongen fortsätter med dubbeltävling i Västerås 24-25 juli och Superfinalen i Arvika 13-15 augusti.

Noterat

✓ Trots delvis lättade restriktioner har många tävlingar och serier inom bilsporten tvingats ställa in. Dragracing-EM, Svenska RallyCupen och Norrlandsveckan i rallycross blir inte av. Dessutom ställs folktracefestivalerna i Motala och Vimmerby in för andra året i rad.

✓ Katrineholms MK-föraren **Ulf Pettersson** har tagit över **Fredrik Grahns** Ford Fiesta R5. I bilen tar rutinerade **Christer Carlsson** plats som co-driver.

✓ **Isac Nordström**, Kullings MS, och hans co-driver **Karl-Johan Borhammar** hade motorproblem i sin Peugeot 208 R2 vid asfalt-SM i Uddevalla. Desto bättre gick det första helgen i juni då duon blev klasstvåa och 14:e totalt på asfalten i Rally Kalundborg i Danmark.

✓ Ginetta-dominanten **Hampus Rydman** fortsätter sitt segertåg. I säsongens andra deltävling för Ginetta-serien tog Rydman ännu en dubbelseger.

✓ **Joel Granfors** fick med sig en femteplats och ett "snabbaste varv" från brittiska Formel 4 på Snetterton i mitten av juni.

✓ Första racehelgen i årets FIA WTCR kördes första helgen i juni, på Nürburgring. **Jean-Karl Vernay** och

Tiago Monteiro vann var sitt race. **Thed Björk** och **Jessica Bäckman** tog tre respektive två poäng och **Andreas Bäckman** blev poänglös.

✓ Efter halva årets Indy Lights-säsong (10 körda race) ligger **Linus Lundqvist** trea i förartabellen, åtta poäng efter ledande amerikanen **David Malukas**.

✓ **Dino Beganovic** tangerade sitt årsbästa raceresultat, åtta, på Zandvoort där startfältet i Formula Regional European Championship bestod av 32 bilar. Säsongen fortsätter på belgiska Spa-banan sista helgen i juli.

✓ DTM-säsongen startade på Monza 19-20 juni. Bäste poängplockare blev Audi-föraren **Kelvin van der Linde** som vann ett av racen.

✓ På italienska Vallelunga kördes världspremiären för Pure ETCR, det första mästerskapet för eldrivna touringbilar, den 19-20 juni. **Mikel Azcona** öppnade bäst före **Jean-Karl Vernay** och **Mattias Ekström**.

✓ Efter nio av 15 race leder **Edoardo Mortara** FIA Formula E. Det skiljer dock bara tio poäng ner till tvåan, **Robin Frijns**. Mästerskapet avslutas i Berlin den 15 augusti.

INGVAR GUNNARSSON MOTORSPORT AB SPECIALTILLVERKADE DELAR FÖR MOTORSPORT



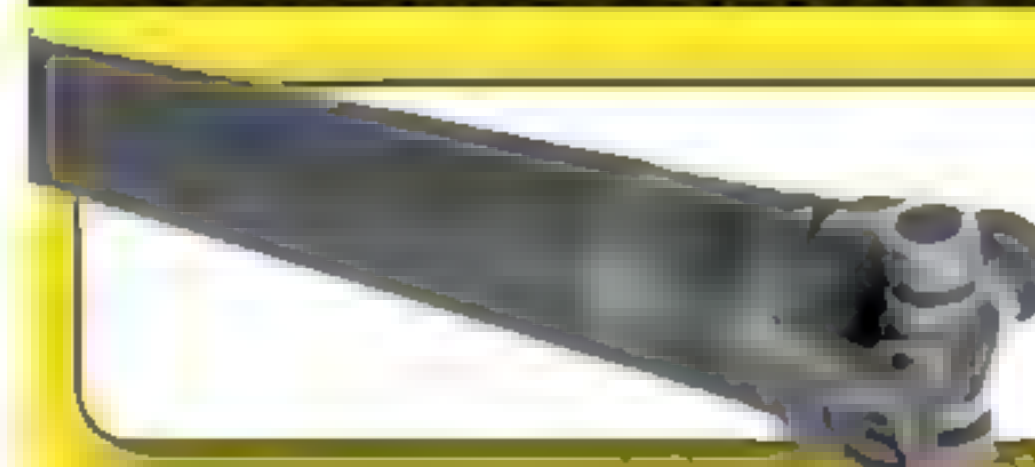
Välkommen att kontakta oss för mer information!

GUNNARSSON MOTORSPORT AB

Öxnevallavägen 15, 519 97 Öxnevalla

+46(320)80690 info@igmab.com

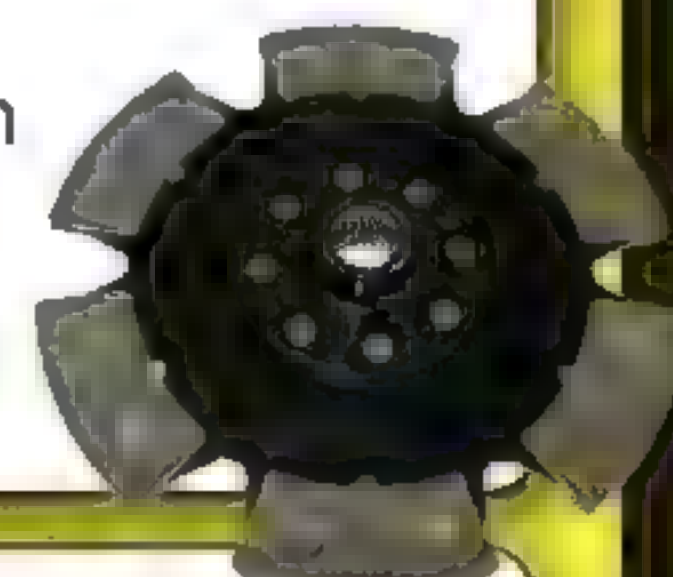
www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-20735



3" kardan med 1350-knutar 6195:-
Kardan som tillverkas i den längd du vill ha!

Sinterlameller från KEP

Håller vad dom lovar!



220 volts däckskärare 1495:-

Suverän maskin för att trimma t.ex. folkracedäcken eller förlänga livet lite på hojddäcken!



Dalhems 50år

Runt 1975 skaffade vi den första moderna bromsbänken i Skandinavien. Det underlättade arbetet med motortrimningen av hobbybilarna som det tävlades med både på grusvägar i skogen och på motorbanan.

Dalhems
50 YEARS
1970-2020
dalhems.com



OMP TRS
FIA stol från 3090:-

Vi har grejerna till dig som håller på med motorsport!

Dalhems

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-20735

Bilsport Classic inbjuder till

Sensommarfest!

11 SEPTEMBER 2021 • 10-16 • HAMNPLANEN KARLSKRONA



Rock'n'roll med Emilio Walter



Dragracingteam på plats

BILSPORT
CLASSIC
MAGAZINE

Albinsson & Sjöberg

Vi följer noga myndigheternas rekommendationer kring covid-19. Skulle förutsättningarna kring planerat genomförande förändras så återkommer vi med mer information.

Sveriges Snyggaste Bil 2021

FINAL

✓ FINBILSPARKERING ✓ JURYBEDÖMNING

✓ UNDERHÅLLNING ✓ PRISUTDELNING

✓ DRAGRACINGTEAM

✓ BIL- & PORSLINSMUSEUM

✓ TRÄFFA BILSPORT CLASSIC

**INGEN
CRUISING!**

SM i rallycross – live på sbfplay.se



● **EFTER TVÅ DUBBELTÄVLINGAR.** Höjdes i maj och Piteå i juni, är halva serien av årets SM i rallycross avverkad. På sbfplay.se har all SM-action visats och kommer att visas. Första kvalomgångarna har sänkts på Svensk Bilsports Facebook för att sedan bli

en pay per view-sändning på sbfplay.se där man kunnat se allt.

– Vi ser att det finns en styrka i produkten rallycross som lockar många tittare. Det är första året vi gör den här kommersiella satsningen och vi vet att den kommer ha en viss

invärjningsperiod. Men hittills har det varit ett lyckat koncept för oss, säger **Jörgen Ekwall**, marknadschef på Svensk Bilsport. Av säsongen återstår en dubbeltävling i Västerås 24-25 juli och finalen i Arvika 14-15 augusti. Allt kan ses live på www.sbfplay.se.

SM-veckan 2022 tar form i Linköping

● **BILSPORTEN** har varit med i SM-veckan sedan 2013 och har genom åren representerats av flera olika sportgrenar. Sommaren 2022 kommer bilsporten ha med två grenar, rally och crosskart.

– Rallysprinten i SM-veckan har verkligen etablerat sig som en återkommande gren under veckan, både sommar och vinter. Den har inte bara starkt intresse inom vår rörelse utan är mycket uppskattad bland tv-publiken, säger **Jörgen Ekwall**, marknadschef på Svensk Bilsport.

27 juni–3 juli 2022 är det dags. Då arrangeras SM-veckan för första gången med Linköping som värdstad.

– Efter att ha tvingats ställa in fyra SM-veckor på rakan på grund av pandemin känns det väldigt roligt att planera framåt och kunna presentera ett varierat program och flera nya idrotter till SM-veckan i Linköping. Intresset från idrotterna att vara med på SM-veckan har inte påverkats negativt av pandemin utan snarare ökat vilket gör att vi kan erbjuda en stor bredd och ett program med något för alla, säger **Jörgen Persson**, avdelningschef Evenemang och marknad på Riksidrottsförbundet.

– Alla besökare kommer att få njuta av idrottstävlingar av högsta klass, prova på aktiviteter och underhållning. Vi räknar med att skapa en riktig publikfest, säger **Anders**



Thorén på Visit Linköping & Co, lokal projektledare för SM-veckan 2022.

Mer information om SM-veckan och vilka övriga idrotter som kommer tävla i Linköping 27 juni–3 juli finns på www.smveckan.se.

Innan sommaren i Linköping genomförs vinterns SM-vecka i Piteå med Rallysprint, Rallycross och Crosskart samt Virtuella Bilsport.

SM-status för Porsche Carrera Cup Scandinavia 2022

● **SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET** bekräftar att det återigen kommer köras om SM-medaljer i GT-racing, när Porsche Carrera Cup Scandinavia (PCCS) tilldelats SM-status mellan 2022 och 2024.

Sedan 2006 har PCCS körts som RM-serie och arbetat hårt med att lyfta klassen och utveckla den i takt med det internationella Porsche Carrera Cup-reglementet.

– Det är mycket positivt att Förbundsstyrelsen tagit beslut att återuppväcka det

vilande SM-tecknet i racingklassen GT från nästa år och tilldela detta åt Porsche Carrera Cup Scandinavia. Detta innebär att vi nu får SM-status i alla de tre huvudkategorierna – GT, Formel (JSM) och Touring Car, säger **Claes Elofsson**, ordförande i Svensk Bilsports Racingutskott.

Anna Nordkvist, vd på Svensk Bilsport, är också nöjd med beslutet:

– Att vi har en SM-serie med ett bilmärke som Porsche som inte bara internationellt

utan även här i Sverige ser värdet i att använda bilsporten som en hörnsten i byggandet av profilering, image, kundupplevelse, varumärke, och inte minst svensk bilsport, ser jag som mycket positivt. Vårt gemensamma arbete med Prins Carl Philips Racing Pokal och även SM i virtuell racing har vi sedan tidigare och nu stärks samarbetet ytterligare. Jag har sedan jag tillträdde min tjänst inom Svensk Bilsport sett hur Porsche har arbetat för att utveckla serien och få den att växa.

Svensk Bilsport samarbetar med "Nej till näthat"

● **DEN TILLTRÄDANDE** styrelsen vid Förbundsstyrelsen i april satte snabbt två viktiga fokusområden: tilliten i rörelsen och att få i gång tävlingsverksamheten så fort som möjligheter ges.

Nu ingår Svensk Bilsport samarbete med projektet Nej till näthat som drivs av prinsparets stiftelse med syftet att stoppa hat och trakasserier i sociala medier.

– Tilliten till varandra i en idrottsrörelse är kanske den viktigaste byggstenen för att en gemensam utveckling ska fortgå. Tyvärr har klimatet inom vår rörelse eskalerat i en negativ riktning där förtal och personhot förekommit. Det är naturligtvis något vi inte kan stå bakom och måste arbeta mot, säger **Anna Nordkvist**, vd på Svensk Bilsport och fortsätter:

– Samarbetet blir ett första steg där vi tar hjälp av en extern partner för att belysa, lyfta fram, utbilda och på sikt stävja problemen som vi i rörelsen tyvärr har kring sociala medier. Dialog och konstruktiv kritik behövs, men vi är illa ute när det går över till hat och hot.

Målet med samarbetet tillsammans med Nej till näthat är att de ge genom sin kom-



petens och pedagogiska verktyg ska kunna informera, utbilda och föreläsa i bilsport-rörelsen och där lära ut vad innebörden och effekterna av näthat kan bli. Både för den drabbade, men även för den utövande.

– Prinsparets stiftelse har sedan 2015 arbetat med näthatproblematiken och genom initiativet #nejtillnäthat är vår ambition att få fler, personer såväl som organisationer, att arbeta för ett tryggare internet som präglas av empati, medmänsklighet och goda värderingar. Vi är stolta och glada över att samarbeta med Svenska Bilsportförbundet som själva identifierat utmaningen och tror att vi tillsammans kan göra positiv skillnad inom området, säger **Kim Waller**, Generalsekreterare prinsparets stiftelse.

SVENSK
BILSPORT

Adress:

**Svenska
Bilsportförbundet**

Box 705

191 27 Sollentuna

Tel: 08-626 33 00

Besöksadress:

**Bergkällavägen 31A
Bredden, Sollentuna**

E-post:

mailbox@sbf.se

Generalsekreterare/VD

Anna Nordkvist

08-626 33 13

anna.nordkvist@sbf.se

Marknadschef

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

jorgen.ekwall@sbf.se

Kommersiellt ansvarig

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

peter.lindkvist@sbf.se

Ekonomi/

administrativ chef

Mats Ekblad

08-626 33 07,

mats.ekblad@sbf.se

Administratör – Licens

Tomasz Nowakowski

Licens: 08-6263305

licens@sbf.se

Administratör –

Klubb och Tävlning

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

kurt.jonsson@sbf.se

Teknikansvarig

Pär Karlsson

08-626 33 03,

par.karlsson@sbf.se

Administratör – Teknik

Janina Strömquist

08-626 33 14,

janina.stromqvist@sbf.se

**PR och Kommunikations-
ansvarig**

Sören Emmervall

08-626 33 17,

soren.emmervall@sbf.se

Administratör – IT

Hans Ericson

08-626 33 15,

hans.ericson@sbf.se

Förbundskapten

Pier Steffansson

08-626 33 50,

pier.steffansson@sbf.se

Utbildningsansvarig /

Idrottslyftet

Disa Glaser

08-626 33 02

disa.glaser@sbf.se

Rekryteringsprojekt

– Bilsport on Tour

Lars Jonsson

08-626 33 08

lars.jonsson@sbf.se

I höst väntar två virtuella SM

● **DEN VIRTUELLA** bilsporten fortsätter att växa. Tidigare i år kördes SM i virtuellt rally. I höst väntar två nya mästerskap som livesänds på sbfplay.se.

Först ut, med start i september, är SM Virtuellt Racing Formel by Hankook. Ett mästerskap som kommer köras med förkval och fyra deltävlingar. Serien kommer även innehålla ett teammästerskap för tvåbilsteam som kör Formel 3-bilar på Hankook-däck.

– Vi ser att livesänd sport ökar, så även inom den virtuella världen, och det känns roligt att Hankook vill fortsätta på det som de påbörjade förra året (som titelsponsor för virtuellt SM i rally) och nu växla upp i samarbetet med ett livesänt SM i racing, säger **Jörgen Ekwall**, marknadschef på Svensk Bilsport.

Kvalkörningen inleds den 2 september. Första deltävlingen arrangeras 7 september och finalen genomförs den 28 september.

Sista helgen i oktober startar SM Virtuellt Racing by Porsche. Konceptet har omarbetats lite sedan första året. Bland annat kommer de tio främsta i varje deltävling direktkvalificeras till nästa tävling. Nytt blir även att förarna kan kvala in genom att prestera bra i Svenska Eracingligans GT3-tävlingar under hösten.

– Riktigt roligt att vi kan bygga vidare på samarbetet med Porsche som vi påbörjade förra året och livesända race, säger **Niklas Falk**, utskottet för virtuellt bilspport.

En nyhet är att finalen blir fysisk.



– Det är något som vi började prata om redan förra året. Nu ser vi att restriktionerna börjar lätta och om möjligheten finns, så som vi tror nu, kommer Porsche-finalen genomföras med förarna fysiskt på plats, i var sin rigg, berättar Ekwall.

Kvalet inleds 28 oktober, första tävlingen 2 november och finalen 4 december.

Samtliga tävlingar kommer livesändas på www.sbfplay.se.

Mer information om prisbord, tävlingsupplägg och vilka tävlingsbanor det ska köras på presenteras senare.

Nystart av rekryteringsprojektet Karting On Tour

● **PROJEKTET KARTING ON TOUR** har de senaste åren varit ett lyckat rekryteringsprojekt inom kartingen. Under pågående coronapandemi har det stått på paus, men nu arbetar utskottet för en nystart.

Målet är att konceptet Karting On Tour ska stå klart och redo att starta om så fort pandemisituationen tillåter. Det första uppropet till landets sportgrensansvariga har nått sin deadline och en handfull föreningar har hört av sig med önskan om ett besök. Men intresseanmälan är fortsatt öppen.

– Vi förstår om klubbarna har det kämpigt med verksamheten i det läge som vi nu befinner oss i, men vi hoppas fler föreningar kan hitta energi till ett Karting On Tour. Det är det viktigaste verktyget vi har för att säkra kartingens framtid, säger **Magnus Petersson** från Kartingutskottet.

Året innan pandemin var Karting On Tours mest lyckosamma hittills då närmare åtta procent av deltagarna gick vidare och tog kartinglicens. Till i år har Svensk Bilspport, via stöd från Riksidrottsförbundet, en ekonomisk stött-

ning till de föreningar som vill arrangera ett eller flera Karting On Tour-tillfällen.

– Även om det är klubbarna som är vinnarna i längden när nya medlemmar strömmar till så förstår vi vilken kraft och energi som läggs ner under ett Karting On Tour-event. Så att nu kunna erbjuda ekonomisk hjälp via stöd på cirka femtio procent från Riksidrottsförbundets satsningar för att få fler in i idrotten, känns skönt, säger **Lars Jonsson**, ansvarig för Svensk Bilspports rekryteringsprojekt.

För de kartingklubbar som är intresserade, själva eller tillsammans med närliggande klubb, går det bra att höra av sig till kartingontour@sbf.se eller till Magnus Petersson på magnus.petersson@sbf.se eller Lars Jonsson, lars.jonsson@sbf.se.

Svensk Bilspport har även materialet för en Crosskart on Tour.

– Där har vi inte kommit lika långt, men de klubbar som är sugna på att rekrytera nya crosskartåkare med Crosskart On Tour är välkomna att höra av sig, berättar Jonsson.

Officiellt från sbf.se

Vecka 18

Radiostyrd bilspport

Tävlings- och tekniska regler

Tävlingsregler 2021 och tekniska regler 2021:
sbf.se/Regler/Radiostyrdbilspport/

Rally

Uppdatering SM-regler

Uppdatering av mästerskapsregler Rally-SM, asfalt och grus 2021
Berörda punkter: 2.2.1 Däck, 9.1 Poängberäkning (modifierat med tanke på "dubbeltävlingar" samt ev fatal genomförd tävlingar), 9.1.1 Poängfördelning, 9.5 Slutplacering och 9.6 Särskiljning.
Se officiella meddelanden publicerade 7 maj 2021 på sbf.se.

Vecka 19

Inga officiella meddelanden.

Vecka 20

Rally

Förbjudna däck på sommardäcklista

I samband med deltävlingen i asfalt-SM i Uddevalla upptäcktes att ett av däcken på sommardäcklista 2021 inte uppfyller kraven i RY-T 3.1.
Tillsammans med importören har rallyutskottet kommit överens om att följande däckdimensioner ska tas bort från sommardäcklista 2021 och är därmed förbjudna att användas i samband med alla nationella rallytävlingar i Sverige med omedelbar verkan (2021-05-11).
OBS! Kan även gälla andra tävlingsformer som hänvisar till aktuell däcklista sommar för rallydäck (backe/sprintserie med rallybilar).
Däckdimensioner som berörs:
Avon ACB II 215/580-15

Avon ACB II 225/640-17
Cooper ACB II 215/580-15
Cooper ACB II 225/640-17
Eventuella anspråk ställs till leverantören.
Ny däcklista sommar 2021 finns publicerad på regelsidan för rally och ersätter alla tidigare utgåvor.

Dragracing

Mästerskapsregler 2021

sbf.se/Regler/Dragracing/

Karting

Mästerskapsregler 2021

Karting-SM 2021 samt J60:
sbf.se/Regler/Karting/

Backe

Mästerskapsregler 2021

Officiellt meddelande mästerskapsregler Backe 2021.
Rallycrossutskottet meddelar ett tillägg i mästerskapsreglerna SM och RM Backe 2021.
1.4.1 Vid backe med grusunderlag får klassade rallydäck enligt SBF:s däcklista användas.
1.4.2 Vid backe med grusunderlag får klassade rallydäck enligt SBF:s däcklista användas.
1.4.3 2150 Vid backe med grusunderlag får klassade rallydäck enligt SBF:s däcklista användas.

Vecka 21

Crosskart

Extreme 2021 CKX-T 3.1

Ändringar i tekniska regler Crosskart extreme 2021.
CKX-T 3.1
Motor och insprutning/förgasarsystem original, ECU fri original.

Crosskartutskottet har godkänt att man får tävla i Extreme junior och i 125 cc på samma tävling.

Karting

Ny motor i klass Junior 125

Motor PRD Fireball med tillhörande förgasare Tillotson HW-35A enligt homologeringshandling KA-H25:001 är tillåten att använda i klass Junior 125 med tilläggs homologering KA-H 27:001 för strypning på avgassidan från och med 2021-05-21.
Minimivikt 150 kg för komplett ekipage inklusive förare med personlig utrustning.
Tilläggs homologering publiceras här:
sbf.se/Regler/Karting/

Rally

Förlängda giltighetstider

Uppdatering från rallyutskottet, angående förlängda giltighetstider och perioder för uppklassning av licens. Detta på grund av följderna av Corona.
Se officiella meddelanden på sbf.se publicerat den 24 maj 2021.

Folkkrace

Avsteg från FR 10.3 samt FR 10.4.

Uppdaterade allmänna råd från Folkhälsomyndigheten.
Se officiella meddelanden publicerade 24 maj 2021 på sbf.se.

Rallycross

Däck SM SuperCar Lites

Till deltävling 5 och 6 i Västerås 24-25/7 2021 gäller följande:
Deltävling 5:
6 st. torrdäck får märkas in, varav 4 st. ska vara tidigare inmärkt.
6 st. regndäck får märkas in, varav 4 st.

ska vara tidigare inmärkt.
Deltävling 6:
6 st. torrdäck får märkas in, varav 4 st. ska vara tidigare inmärkt.
6 st. regndäck får märkas in, varav 4 st. ska vara tidigare inmärkt.

Vecka 22

Dragracing

Uppdaterade mästerskapsregler

Uppdaterade regler för dragracingmästerskap SM och JSM 2021:
sbf.se/Regler/Dragracing/

Racing

Sporting Regulations STCC-TCR 2021

sbf.se/Regler/Racing/

Teknik

Homologeringshandlingar

5626 och NAT-003

Homologeringshandlingar 5626 och NAT-003 har kompletterats med ytterligare tillägg för nationellt bruk.
Se bilder och skisser som publicerades 3 juni 2021 på:
sbf.se/Nyheter/Officiellameddelanden/

Vecka 23

Racing

Sporting Regulations GT4 Scandinavia

sbf.se/Regler/Racing/

Rally

Grupp F

Uppdaterade nationella homologeringar Grupp F:
sbf.se/globalassets/svenska-bilspportforbundet/regler/rally/2021/nationellt-klassade-bilar-grupp-f-21-06-10.pdf

Vecka 24

Säkerhet

Serviceanläggningar FIA

släcksystem

Uppdateringen av certifierade serviceanläggningar för FIA släcksystem: sbf.se/Regler/

Rally

Nationella homologeringar

Uppdatering av nationella homologeringar hittas här:
sbf.se/Regler/Rally/

Folkkrace

Rutor

FR-T 7.8 Rutor

* Material: Säkerhetsglas, laminerat glas eller polykarbonatplast.
* Vindrutan får ej vara av härdat glas. Ej genomslag i vindrutan på förarsidan.
* Används rutor av plastmaterial (polykarbonatplast) får vindrutans tjocklek minskas till 3 mm, samt sido- och bakruta till 1 mm.
* Rutorna av glas eller plast, ska utifrån vara väl genomsynliga, gäller ej bakre sidorutor.
* Utbytt ruta ska vara av samma storlek som original, i ett stycke.
* Bakre sidorutor får ersättas med plåt. Samtliga trasiga rutor ska vara ersatta före nästa heat.
* Under körning ska rutan i förarsidans dörr vara helt stängd, i motsatt dörr får en öppning till ¼ finnas.
* Trasig framruta eller sidoruta på förardörr resulterar i teknisk flagg på fordonet.
* Finns nät för ruta på förarsidan får föraren fullfölja heatet.

Stärkt stöd till specialidrottsförbunden

● **I MAJ** hölls Riksidrottsmötet, det högsta beslutande mötet inom idrotten där samtliga specialidrottsförbund finns med som röstberättigade. Under mötet röstades **Björn Eriksson** fram att sitta kvar som Riksidrottsförbundets ordförande de två kommande åren.

Mötet röstade även in två nya specialidrottsförbund, Svenska Padelförbundet och Svenska Islandshästförbundet.

Den motion (23) som tilldrog sig mest diskussioner var "Kraftigt stärkt stöd till specialidrottsförbunden med idrotten i fokus", inskickat av elva förbund.

Flera röster uttalade sig både för och emot motionen och vad den kan komma att få för genomslag vid bifall. Men med siffrorna 170–15 röstades motionen igenom om att under de närmaste fyra åren omfördela 100 miljoner av det statliga stödet på drygt två miljarder kronor till specialidrottsförbunden. Beslutet innebär även att specialidrottsförbunden ska få färre styrande riktlinjer från Riksidrottsförbundet kring anslagen.

– Specialidrottsförbunden ges här ett ökat utrymme för att stärka rekryteringen, främst bland barn och ungdomar, och öka tillgängligheten. Det blir ytterligare ett tydligt steg i idrottsrörelsens gemensamma strategi för att fortsätta utveckla idrotten mot målen i Strategi 2025, säger **Tommy Ohlström**, vice ordförande Riksidrottsförbundet.

Riksidrottsstyrelsen kommer, vilket redovisades på Riksidrottsmötet, att inrätta ett råd med förtroendevalda från medlemsförbunden som ska kopplas till arbetet med att stärka stödet till förbunden.

– Riksidrottsmötet är en intressant och viktig del av vår idrott som ger en bredare inblick i idrottsrörelsens helhet, men som även belyser den komplexitet som finns med alla förbund som ingår i RF. Några väldigt stora rent utövandemässigt och några med mindre utövare, men väldigt framgångsrika medalj- och mediemässigt för Sverige, säger **Roger Engström**, Svensk Bilsports ordförande och fortsätter:

– Sammanfattningsvis tycker jag att det var ett bra möte, ett möte som med sina beslut i mångt och mycket föll bra för oss inom bilsporten. Exempelvis nämnda motion 23 som med sin indikation kommer kunna öppna upp för bredare rekryteringsarbete för oss, då stort fokus tidigare legat i åldrar och ramar som inte passat vår verksamhet så bra, avslutar Roger Engström.

Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 2 juli 2021 – 29 augusti 2021.

För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller www.sbf.se

OBS! Den aktuella samhällssituationen med spridning av coronavirus gör att många tävlingar och evenemang under sommaren 2021 ställs/ställts in eller flyttas/flyttats fram i tid.

Ta därför kontakt med respektive arrangör innan du planerar att delta i, eller besöka en tävling som åskådare.

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF tredje veckan i juni 2021.

Backe

30/7-1/8, KMC-Sprinten 3 & 4, Karlstad MC Bil

7-8 aug, SM, Lima Racet, Lima MS

14-15 aug, SM, Söderknallen, SMK Sundsvall

Crosskart

23-25 juli, NEZ, SMK Arboga

25 juli, Motorbanans Dag, Östmarks MFF

6-8 aug, SM, Östmarks MFF

20-21 aug, Skene MS

Dragracing

16-18 juli, Goldtown Summer Nats, Skellefteå MS

23-25 juli, Mid Sweden Nats, SHRA Sundsvall

29/7-1/8, Drag Revival, SHRA Mantorp

13 aug, Älvdalen Open,

Night Cruisers Färnäs MF

14-15 aug, Helsing Open, SMK Söderhamn

20-22 aug, Autumn Open,

Night Cruisers Färnäs MF

27-29 aug, Winter Nats, Skåne Racers Ideella Förening

Drifting

17-18 juli, Cash Grab Drift, SHRA Sundsvall

24 juli, Drifting Motorveckan, Lycksele MK

30-31 juli, Gatebil SDC, Hultsfreds MK

31 juli, Mittsverige MK

13-14 aug, Gatebil SDC, Vara MK

Folkrace

2 juli, Kvällstävling, Varbergs MK

2-3 juli, Bilspeedway, Vetlanda RRC

2-3 juli, Speaker Hjelm's Sverigeresa, Hallsbergs MK

2-4 juli, 2-dagars, Laholms MK

3 juli, Skaraborgscupen, Skövde MK

3 juli, Sommarracet, SMK Gävle

3 juli, Ramundersprinten, MK Ramunder

3-4 juli, Willes Minnes Race, Jokkmokks MS

7-8 juli, Kvällsracet, Älvsbyns MS

9-10 juli, Höga Kusten-racet, Kramfors MSK

9-10 juli, Bilspeedway, Vetlanda RRC

9-11 juli, Räkracet, Sotenäs MK

10 juli, Tyckecupen #1, MK Ran

15 juli, Marknadsracet, Åsele MS

16-17 juli, Gestrikefestivalen, Gestrike RT

16-17 juli, Sommarracet, Kristianstads FRC

19-25 juli, Gutafestivalen, Rosendals MK

22-24 juli, Västerdala, Lima MS

23-24 juli, Sommarracet, Hästveda FRC

24 juli, Julitävlingen, Årjängs MK

26-29 juli, 2-dagars Motorveckanracet, Lycksele MK

28 juli, Kvällsracet, Likenäs MK

29 juli, Kvällstävling, SMK Eda

29-31 juli, Hedparksfestivalen, Fredriksbergs MK

30 juli, Kvällsracet, Mariestads MS

30-31 juli, Sommartävling, Dals MK

30/7-1/8, 2-dagars, Falköpings MK

31 juli, Juniorlägertävling, Kalmar MK

31 juli, HJ Andersson-racet, Vansbro MK

31/7-1/8, 2-dagars, Hede MK

4-7 aug, Svampafestivalen, Tomelilla MK

6-7 aug, Aprilracet, SMK Trollhättan

6-8 aug, Älvsby 2-dagars, Älvsbyns MS

7 aug, Tyckecupen 2/3, MK Ran

7 aug, Augustiracet, Oskarshamns RRC

7 aug, Munkfors MC

7-8 aug, Bollnäs MK

12-15 aug, Örnsköldsviks MK

13-14 aug, X-Cupen, Gestrike RT

13-14 aug, Bilspeedway, Målilla MK

13-14 aug, Sverigeresan, SMK Arboga

13-15 aug, Laxåfestivalen, Laxå MK

14 aug, Osbyracet, Osby MK

14 aug, Folkrace Åland 2, Stockholms BK

14-15 aug, Folkracefestivalen, Piteå MS

15 aug, Asarums MS

15 aug, Sverigeresan, Eskilstuna MK

19-22 aug, Välamaster, SMK Helsingborg

20-21 aug, Upplokkampen, Alingsås MK

20-22 aug, Lumekefestivalen, AMF Årsunda

20-22 aug, Mohlunds Trofén, Jämtlands MK

21 aug, Bonusracet, Timrå MK

21 aug, Films MK

21 aug, Augustiracet, Nässjö MK

21 aug, Trollcupen #3, SMK Vingåker

21 aug, Hallsbergssprinten, Hallsbergs MK

21-22 aug, Hösttävlingen, Jokkmokks MS

21-22 aug, Sparbanksracet, MK Kinda

27-28 aug, Sensommarracet, Hästveda FRC

27-29 aug, 2-dagars, Karlstads MC Bil

27-29 aug, 2-dagars, Ljusdals MS

27-29 aug, Femtåfestivalen, Likenäs MK

28 aug, Nord-Jämtloppet, MK Nord-Jämten

28 aug, Kolsva MS

28 aug, Mönsterås MK

28 aug, Höstracet, Luleå MS

28 aug, Ulricehamns MK

28-29 aug, Falerumsbacken, Åtvidabergs MK

Karting

1-4 juli, Norrlandscupen 2 & 3, Vuollerims MF

3-4 juli, SKCC, Kristianstads KK

3-4 juli, Stockholm Race Weekend, Järfälla MK

6 juli, Klubbmästerskap 2, Uddevalla KK

10-11 juli, SKCC, Kalmar MK

16-18 juli, Summer Race, Uddevalla KK

18 juli, NC 2, Luleå MS

24-25 juli, Norrlandscup 5 & 6, Jämtlands MK

31/7-1/8, SKCC, KS Klippan

3-7 aug, SM, Rasbo MK

7 aug, KCV, Lidköpings KK

14 aug, Lördaxx 5, GKRC Team 13

14-15 aug, Junior Festival, Jönköpings KC

21-22 aug, SKCC, Malmö AK

21-22 aug, Skellefteå MS

21-22 aug, MKR 2, Katrineholms MK

24 aug, Molles Kvällscup 3, Uddevalla KK

27-28 aug, NC Final, Piteå MS

27-29 aug, Carl-Philips Pokal, Karlskoga MF

28-29 aug, SKCC 5, KS Klippan

Racing

2-4 juli, Svenskt Sportvagnsmeeting, MSCC

9-11 juli, Västkostloppet, Falkenbergs MK

10-11 juli, Sommarrace, PCS Racing Club

22-25 juli, Raceweek,

Stockholms Sportvagnsklubb

31 juli, Mittsverige MK

31/7-1/8, BMW Cup, BMC Club Schweden

6-7 aug, NSHC, Karlskoga MF

7 aug, Car Challenge 5 & 6,

Club Alfa Romeo Motorsport

13-14 aug, MSLS, Östergyllen RC

14 aug, Svedala MK

14-15 aug, SSK + SPVM,

Stockholms Sportvagnsklubb

15 aug, VAG Race & Shine, VW Club Sweden

19-22 aug, Kanonloppet, Karlskoga MF

20-22 aug, Mantorp Classic Festival,

Mantorps MK

22 aug, Endurance Racing Light, Skellefteå MS

27 aug, Träning, Sportvagnssällskapet i

Jönköping

27-29 aug, Uppvisning, Karlskoga MF

Radiostyrt

2-4 juli, Johannas Hem & Hobby-race, Älvsbyns MS

3 juli, Mittsvenska on Road #2, MK Eskil

3-4 juli, SverigeCupen Nitro + Ei-mod, Staffanstorps HS

10 juli, Mittsvenska on road #1,

Lidköpings R/C Klubb

17-18 juli, Sverigecupen, SMK Örkelljunga

17-18 juli, The New Normal Race, MK Eskil

31 juli, Mittsvenska LS on Track, Skövde MK

31/7-1/8, SM 1:8 OR, Gotlands MF BK

7 aug, Mittsvenska Off Road, Skövde MK

7-8 aug, Nordsvenskan, SHRA Sundsvall

14 aug, Vetlanda RRC

21-22 aug, SM 1:10 OR, SHRA Sundsvall

21-22 aug, SC 1/5 LS, MK Eskil

27-28 aug, Nordsvenskan, Älvsbyns MS

28-29 aug, SC 1/8 IC Track_1/10 NT, MK Eskil

29 aug, KM, Älvsbyns MS

Rally

2-3 juli, Gästabudstrofén, SMK Nyköping

3 juli, Rally Anderslöv, Trelleborgs MK

3 juli, TUSS, Värmdö BK

4 juli, Surasprinten, MSK Hammaren

9 juli, Svampasprinten, Tomelilla MK

10 juli, Grussprint, Eslövs MK

10-11 juli, Hammarbacken, Ragundadalens RC

11 juli, Nässjörundan, Nässjö MK

16 juli, Bilam Mästarmötet, Älmhults MK

17-18 juli, Hamresprinten, Hamre MK

18 juli, Socknasprinten, Åtvidabergs MK

18 juli, Bil Månsson Hörby Rallysprint,

SMK Hörby

23 juli, Kvällsrallyt, Eskilstuna MK

23-24 juli, LightOn, Jämtlands MK

24-25 juli, Rally-SM Asfalt, MK Tierp

30-31 juli, Violentrallyt, Flens MS

1 aug, Gurlitta/Sunneracet, MK Ratten

1 aug, Hässleholms GP, Hässleholms MK

5 aug, TUSS, Films MK

6-7 aug, SM-sprint grus, Vara MK

6-7 aug, Solörsprinten, Härjedalens MS

7 aug, Mini Smedsvängen, SMK Örkelljunga

7 aug, Handlarsvängen, Ryds MK

12-14 aug, SM, Killingen, Kils MK

14 aug, BDS-loppet, Fjärås MK

14 aug, Dalslandstjuren, Dals MK

20-21 aug, Nattkröken, Fagersta MK

20-21 aug, SM-sprint grus, Ludvika MS

21 aug, Umenatten, Umeå AK

21 aug, Kanonrundan, NMS Boden

21 aug, RM, Emilstrofén, Vimmerby MS

21-22 aug, Wez-Mek Sprinten, MK Tierp

22 aug, HavraSprinten, SMK Hälsinge

22 aug, Höstnatta, Vännäs MK

27-28 aug, Falerumsbacken, Åtvidabergs MK

27-28 aug, SM, Sydsvenska Rallyt,

Föreningen South Swedish Rally

28 aug, Minnesbergssprinten, Trelleborgs MK

Rallycross

10-11 juli, Hammarbacken, Ragundadalens RC

24-25 juli, SM, Västerås MS

13-15 aug, SM, MK Team Westom

20-21 aug, Skene MS

20-22 aug, Supercupen, Strängnäs AMS

20-22 aug, FIA World Rallycross of Sweden,

Finnskoga MK

21-22 aug, Mohlundstrofén 1-2, Jämtlands MK

27-28 aug, Nordic RX, Lycksele MK

28 aug, Nord-Jämt-loppet, MK Nord-Jämten

Drivers Open

8 juli, Falköpings MK

22 aug, Vetlanda RRC

Time Attack

3 juli, Mini fiesta, Rasbo MK

Uthållighet

3 juli, Bergbycupen, Films MK

10-11 juli, Race4Fun, Svedala MK

31 juli, Uthållighet #4, SHRA Sundsvall

7 aug, Bergbycupen, Films MK

7-8 aug, Race4Fun, MK Scandia

15 aug, Mittcup #3, SMK Sundsvall

Asfalt-SM gjorde

Klockan 11.00 på lördagsförmiddagen den 8 maj skickades första ekipaget iväg efter ett långt tävlingsuppehåll.

Några kände sig för genom de första böjarna medan de allra flesta tog i så mycket de orkade i ren glädje över att äntligen få tävla igen. Premiären för asfalt-SM i rally avgjordes strax utanför Uddevalla och blev en riktigt lyckad tillställning.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT & FOTO)
MICKE FRANSSON (FOTO)



Precis före start föll några vilsekomna regndroppar över Glimminge Motorstadion strax utanför Uddevalla. Resten av dagen bjöds på solsken och ett behagligt försommarvader, även om det inte var direkt varmt ute.

Uddevalla City Race var inte bara årets första rallytävling i Sverige (på grund av

restriktioner). Det var dessutom den allra första deltävlingen i nyinstittade asfalt-SM-serien.

Arrangören hade velat, och planerat för, att förlägga evenemanget i direkt anslutning till Uddevalla stad. Men för att kunna genomföra tävlingen på ett smittsäkert sätt i dessa pandemitider valde man plan B, Glimminge. Här finns stora

ytor och här arrangeras regelbundet VM i motocross samt tävlingar och träningar på gokartanläggningen och endurobanan. Vägarna på området gjorde att BMK Uddevalla kunde skapa en utslagsgivande rallysträcka som mätte 4,2 kilometer när den kördes två varv. Sträckan fick beröm av förarna som menade att den innehöll allt från snabba

till tekniska och kuperade partier. Det handlade verkligen inte om handbromsryckande runt konor.

TÄVLINGSMOMENTET gick ut på att alla deltagare fick köra tre kvalomgångar. Därefter körde de tio främsta i varje klass en finalomgång. Inför finalen nollställdes tiderna och denna enda final-

premiär

Kvalomg. 2 ~~3.50,7~~

• **MÅNGA TEAM** har besökt Anttila i nordvästra Värmland för att köra tester. Där är chansen att träffa en av de drivande personerna, **Anders Hedström**, stor MK Rattenföraren har mångårig erfarenhet av motorsportverksamhet på professionell nivå och har även kört cirka 200 tävlingar själv.

I Uddevalla blev det dock ingen större framgång för Anders och kartläsaren **Dan Levin** som bara noterade tid i två kvalomgångar. Men framfarten i 240:n med **Kent Carlsson**-motor såg inspirerad ut så länge den varade.

Uddevalla City Race 2021

• **NATIONELL RALLYSPRINT** på asfalt ingående i asfalt-SM 2021. Arrangerat enligt SBF:s reglemente.

Tävlingsplats Glimminge Motorstadion strax utanför Uddevalla.

Samtliga deltagare körde tre kvalomgångar. (En sträcka som kördes två varv.) Totaltiden av de tre omgångarna räknades som kval till final.

De tio främsta i varje klass körde en finalomgång (två varv på sträckan). Startordningen i finalen avgjordes av den sammanlagda tiden från alla tre kvalomgångarna. Snabbast startade först. Finalomgången räknades ensam som slutresultat utan att beakta tiderna från de tre kvalomgångarna.

Arrangörsnoter erbjöds inte, men samtliga deltagare fick chans att rekognosera banan före start och skriva egna noter/anteckningar.

Arrangörsklubb: BMK Uddevalla.

Tävlingsledare: Thomas Borssén.

Teknisk chef: Raymond Johansson.

Antal startande: 63 st.

Antal ekipage som bröt: 6 st.

STRÄCKSEGRARE

KVALOMGÅNG 1: 4,2 KM

4WD: Robin Svensson, SMK Hörby, Ford Fiesta R5, 3.22,9, (74,52 km/h).

2WD: Emrik Smedberg, Wäxjö MS, Ford Fiesta R2T, 3.39,8, (68,79 km/h).

KVALOMGÅNG 2: 4,2 KM

4WD: Rolf Grybb, Hässleholms MK, Citroën DS3 R5, 3.20,4, (75,45 km/h).

2WD: Kristian Johansson, Toarps MK, Ford Puma, 3.34,9, (70,36 km/h).

KVALOMGÅNG 3: 4,2 KM

4WD: Robin Svensson, SMK Hörby, Ford Fiesta R5, 3.17,7, (76,48 km/h).

2WD: Kristian Johansson, Toarps MK, Ford Puma, 3.31,7, (71,42 km/h).

FINALOMGÅNG: 4,2 KM

4WD: Robin Svensson, SMK Hörby, Ford Fiesta R5, 3.16,3, (77,02 km/h).

2WD: Kristian Johansson, Toarps MK, Ford Puma, 3.31,1, (71,62 km/h).

körning var helt avgörande för slutresultatet i tävlingen.

Med tanke på tävlingstorkan kändes det måhända lite märkligt att inte fler än 63 ekipage ställde upp till start. Här erbjöds ju om inte annat en lysande möjlighet att få sladda, testa och ha kul en hel dag.

Arrangemanget var publikfritt på grund av den fortsatta

covid-19-spridningen och förutom obligatoriska munskydd i depån parkerades alla ekipage med avstånd från varandra.

I tävlingen körde förarna i respektive bilklasser men i SM räknas alla 2WD ihop i en slutlig lista och dito görs med 4WD-ekipagen.

Bland deltagarna märktes en ganska stor andel team från

Skåne där de vant sig vid att köra asfalt både på hemmaplan och vid tävlingar i Danmark. Det blev också skånska segrar i tre av de fem bilklasserna.

ALLRA BÄST lyckades Robin Svensson som var totalsnabbast i den för honom nya R5-Fiestan.

Imponerade stort gjorde även C-förarna Simon Andersson och

Lucas Helin med klassegurar i tufft motstånd från såväl A- som B-förare.

BMK Uddevalla ska ha all heder för sitt arrangemang. Att över huvud taget genomföra en tävling när samhället styrs av hårda restriktioner är fantastiskt bra och mycket välbehövligt för hela Sveriges bilsportverksamhet. ●


Final 3.37,4

Fjärdeplatsen var lite av en skräll

● I **BÖRJAN** AV 1980-talet började **Peter Holgersson** köra rally. Ett flitigt engagemang har resulterat i att han uppskattningsvis kört närmare 700 tävlingar! Absolut inte utan framgång. Något DM-guld samt total- och klassegrar har kryddat rallylivet för logistikteknikern vars hobby är att jaga robotgräsklipparen runt gräsmattan.

Ryds MK-föraren har levererat fina styrningar på asfalt förr. Men det var nog inte alla som på förhand räknade in Peter med kartläsande sonen **Danny** i toppstriden av nationella 2WD.

Duon kvalade till final som fyra av de 35 startande i klassen. Och, i den helt

avgörande finalkörningen slog de till med fjärde bästa tid!

Direkt efter målgång var Peter helt mållös och fick inte ur sig ett enda vettigt ord till reportrarna från BilSport Rally&Racing samt Rally Live som väntade.

Jo, ett svar lyckades han med. På frågan vilken färg hans Ford Escort har, svarade han grön.

Peter byggde bilen 1995 och den har 8-ventils pinto-motor signerad Fridafors Bilservice.

Utöver detta har Peter valt 4-växlad dogringlåda från Quaife, Bilstein-dämpare samt Hankook-däck för asfalt och Pirelli på grus.


Final 3.32,3

Strul i tredje omgången sänkte inte humöret

● **OPEL CORSAN** i händerna på **Joacim Kristiansson** och **Maya Ragntoft** noterade två delade andratider i de första kvalomgångarna. I tredje gick det åt över tio sekunder mer än beräknat.

– Lite kludd med punktering och små missar, mumlade Joacim.

SMK Hörby-duon kom till final genom sammanlagt femte tid i nationella 2WD, behöll sitt goda humör, och nu stämde allt bättre. Ett riktigt bra åk resulterade i slutlig andraplats i klassen och därmed mycket belåtna miner inne i hytten.


Final 3.52,5

Klasstvåa i första tävlingen med bilen

● **NÄR DE TRE** kvalomgångarna summerades var SMK Trollhättan-duon **Johan** och **Christer Holm** snabbast i standardklassen. Därmed fick de starta först i klassen i finalen. Där gjorde de en strålande körning med dagens dittills bästa tid. Nu följde några minuters spänd väntan på vilka tider de närmaste konkurrenterna skulle prestera.

– Vi är nöjda med tiden, framför allt eftersom detta är första tävlingen med bilen och vi inte har provkört den särskilt mycket.

Snart stod det klart att **Lucas Helin** varit 1,9 sekunder snabbare i finalåket vilket gjorde att 2 x Holm fick nöja sig med andra plats.


Kvalomg. 3 3.19,3

Erfaren entreprenör engagerar

● **TIDIGARE KAPPEGLARE** med SM- och NM-guld samt VM-pallplats. Han var medgrundare till framgångsrika IT-bolaget HQ där han hade rollen som vd och koncernchef i två decennier.

Bland mycket annat driver han numer #FkkCancer-kampanjen som samlat in stora pengar till cancerforskning; och sedan april i år är han invald i Svenska BilSportförbundets styrelse där han är vice-ordförande.

Lars Stugemo har mer energi än de flesta och när han engagerar sig händer det saker.

Stockholmaren som tävlar för Gotlands MF har även en gedigen bakgrund inom motorsporten. För snart 20 år sedan började han tävla i racing, körde bland annat internationella 24-timmarslopp och Swedish GT. Lars har även deltagit i äventyrsrallyn som

Carrera Panamericana och Chihuahua Express i Mexiko.

Sedan 2010 har rallytävlingar varit huvudspåret i Stugemo's biltävlande. Allt från svenska minirallyn till SM, EM och VM i flera olika länder.

Under åren har han importerat fem R5-bilar till Sverige som enligt honom själv fortfarande lever och mår bra hos olika ägare.

2016 blev **Kalle Lexé** in som ordinarie co-driver hos Stugemo och de båda tävlar fortfarande tillsammans. Med en Skoda Fabia Rally2 Evo blev duon kvaltrea i Uddevalla och därefter fyra i finalen.

Tre veckor efter tävlingen fyllde Lexé 50 år och han beskrivs med superlativ av Stugemo:

– Kalle är otroligt duktig, noggrann, lojal och bra. En god rallyman helt enkelt!

Glömde vi berätta att Stugemo har fler strängar på sin lyra? Han är även en hängiven musiker.



Kvalomg. 3 3.33,9

Allt såg bra ut fram till finalen

● **SMK GÄVLES** Micke Lundberg är tveklöst ett av svensk motorsports riktigt stora namn. Han har inte mindre än 13 SM-guld i backe, en sportgren som kräver maximal precision från första metern. Självklart kom han till Uddevalla med förhoppning om en topplacering. Han låg klassfemman efter första omgången och slog därefter till med två andratider vilket gjorde honom till kvaltvåa i nationella 2WD. Men i finalen hände något med bilens servo vilket tvingade Micke och kartläsaren **Anders Lundberg** till stopp.



Final 3.35,9

Karlsson tjänade på sin jämna körning

NORRKÖPINGS MK:S Magnus Karlsson radade upp tre sjättetider i kvalomgångarna. Och när dessa slogs samman var han och kartläsaren **Mikael Karlsson** kvaltrea eftersom de flesta konkurrenterna inte alls var lika jämna i sina tider.

I finalen samlade Magnus ihop alla sina bästa passager längs banan och avslutade dagen med tredje tid i klassen!

Den snygga, turboladdade, Saab 9-3:an byggdes inför säsongen 2020. Motorn är signerad Custom Racing, transmissionen kommer från Tractive och väghållningen hanteras av Öhlins TPX/TTX. När Pirelli-däcken behöver sakta ner sköter Alcon-bromsar om den saken.

Magnus började rallytävla 2007, redan då i en Saab.



Final 3.55,8

Strömberg har "onödigt skoj" i Megane

● **HAN ÄR LÅNGT** ifrån ensam om att beskriva biltävlande som "onödigt skoj". **Joakim Strömberg** började köra rally 1990 med en Ford Escort. Fortsatte i Grupp H några år och sedan har det enligt honom själv varit Grupp E för hela slanten med bilar som Ford Sierra och VW Golf.

Den ilsket gula Renault Meganen köpte han 2019 och har bara kört några tävlingar med. Joakim tävlar för Bengtsfors MC, en flitig arrangör av "Drivers Open", en enkel tävlingsform som Strömberg lovordar och tycker att så många som möjligt ska testa.

Lotsad av **Mikael Eriksson** nådde ekipaget näst bästa tid i andra kvalomgången, total kvaltrea i standardklassen och en slutlig fjärdeplats i finalen.

Final 3.31,1

Ett steg närmare efterlängtat SM-guld

● **SEDAN 2008** har Kristian Johansson sex SM-medaljer i rally (varav en i sprint). Fast ännu ingen guldmedalj.

Under dagen i Uddevalla berättade Kristian att han eventuellt inte siktar på någon serie i år, utan i stället fokuserar på tävlingar som verkar trevliga. Gärna utomlands. Men frågan är om han inte omprioriterar satsningen efter framgången i Uddevalla.

Med Ford Puma som haft en sejour i Danmark var Toarps MK-Kristian och kartläsaren sedan många år

Fredrik Livh, kvaltrea i nationella 2WD. De fick därmed starta först i finalen och efter målgång väntade några nervösa minuter innan de snabba klasskonkurrenterna kommit i mål.

– En kanontid trots att känslan inte riktigt var på topp under finalen. Men vi börjar komma underfund med asfaltkörningen och dagen har gått bra trots att en krängningshämmare gick sönder.

Snart kunde duon dock pusta ut. Dagens bästa 2WD-tid räckte till klassegger med 1,2 sekunds marginal.



Final **3.16,3**

Vassast av alla på favoritunderlaget

• **TROTS SMA MARGINALER** var det egentligen bara om vem totalseger skulle gå till den här gången. Robin Svensson och för honom nye bisittaren Henrik Appelskog var snabbast i två av tre kvalrundor och vann sedan finalomgången med 2,2 sekunders marginal.

– Helt problemfri körning. Jag är så nöjd! Före den här tävlingen hade vi kanske kört två testmil med bilen. Så, detta är långt över förväntan, jublade Robin efter målgång.

31-åringen tävlar för SMK Hörby och började köra rally 2014 i en Volvo 240. Efter en del VOC-tävlande bytte bil-försäljaren upp sig till en Peugeot 206 S1600 säsongen

2016. Den var hans verktyg i tre säsonger och 2019 satsade han på samma märke, men en 208 R2.

Den för dagen Pirelli-skodda R5-Fiestan köpte han sent i fjol när det stod klart att det skulle bli ett asfalt-SM. Bilen har ett förflutet som fabriksbil och har rattats i såväl VM- som EM-tävlingar av stora namn som Nil Solans och Kalle Rovander.

Aven om Svensson gillar att köra på grus, så är rally på asfalt hans passion. Och då gärna i form av sprint/varv-lopp såsom upplägget i Uddevalla var.

Robins målsättning med säsongen 2021? SM-guld så klart.

Final **3.50,6**

SM-vinnare med färsk C-licens

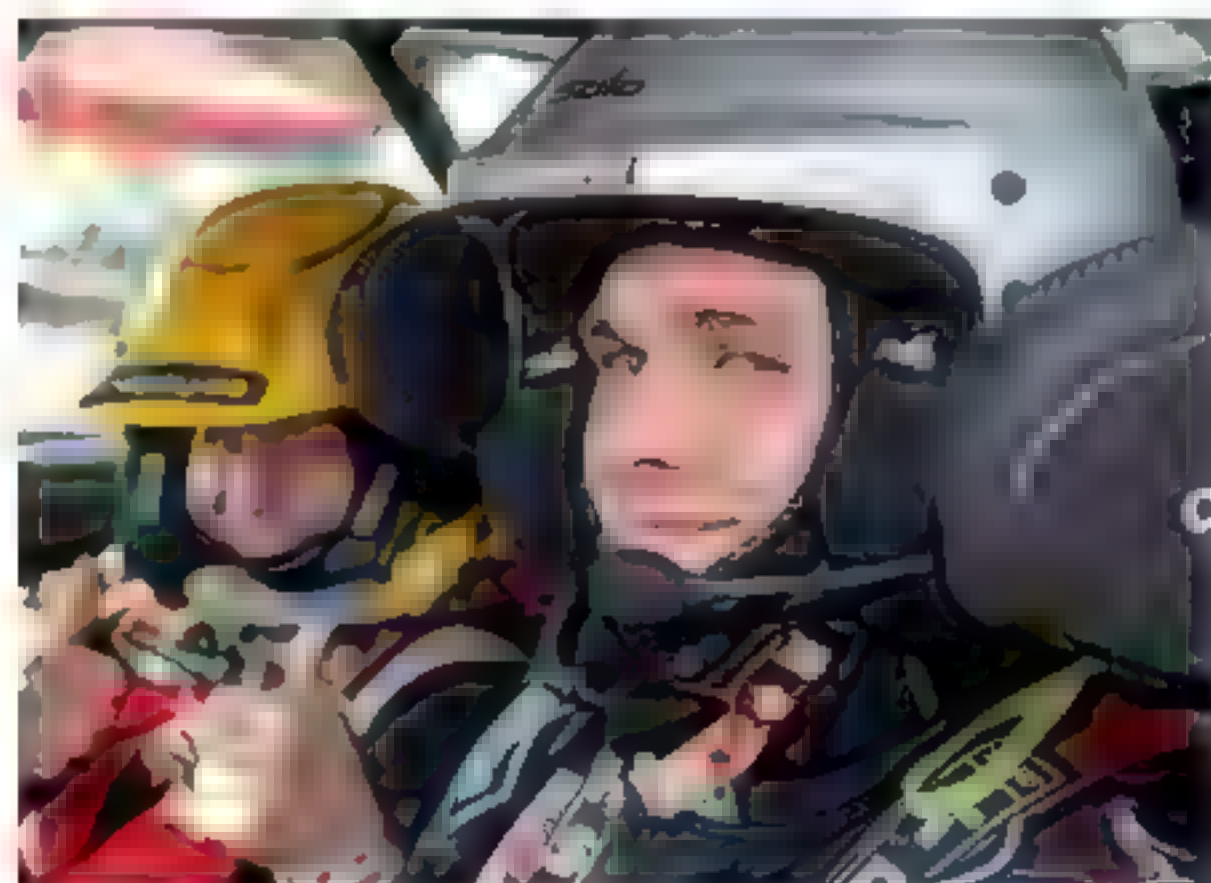
• **ÄNDA SEDAN** 12-årsåldern har Lucas Helin hängt med pappa Stefan och hjälpt till vid rallytävlingar såväl i Sverige som utomlands.

I höstas körde Lucas ungdomsrally och nu gjorde han SM-debut med C-licens. Dagen till ära fick Tibro MK-junioren god rutin i högerstolen när "Dakardrottningen" Annie Seel tog plats för att leverera tips.

Redan efter de tre kvalomgångarna visade Helin att han var att räkna med då han, med sin Opel Astra Bertone, var snabbast i tredje åket och näst bäst när de tre tiderna summerades.

När finalen kördes stod Stefan vid målfällan. Han var nervös. Han var till och med extremt nervös!

Direkt efter målgång kommenterade Lucas att han inte riktigt hittat rätta flytet i finalen. Men tiden var dagsbäst i klassen och den nyblivne C-föraren kunde jubla efter att redan ha tagit sitt livs första klasseger i SM-sammanhang.

Final **3.34,4**

Nu blommar Carlberg ut på allvar

• **TVÅ INTENSIVA** säsonger i ungdomsrally (2017/2018) och en tävlings-späckad säsong 2019 där han varvade mellan Volvo 940 VOC och Suzuki Swift 1300 har gett mycket rutin åt Nässjö MK:s Calle Carlberg.

Förra året erbjöd inte särskilt många tävlingstillfällen, men Calle deltog där han kunde med den Ford Fiesta R2 han även rattade i Uddevalla. Och trots att han inte kört särskilt mycket på asfalt visade han att han blir att räkna med framöver.

Efter kvalomgångarna var Calle och hans kartläsande pappa Torbjörn tvåa i internationella 2WD-klassen.

Finalen blev en extremt jämn upp-

görelse där Nässjö-duon hamnade på exakt samma tid som Emrik Smedberg. Särskiljning gav Calle tredjeplatsen och initialt var han oerhört besviken.

När han fått möjlighet att analysera sin dag kommenterade han:

– Jag gav verkligen allt jag hade i finalen och kan inte göra mer med den här bilen. Självklart går det att hitta tiondelar, men detta var max med den kunskap vi har i dag. Men den dagen jag är nöjd med en tredjeplats är den dagen jag kommer lägga ner.

I alla händelser var det inte fy skam att sätta dagens fjärde snabbaste 2WD-tid totalt i finalåket.

Final 3.34,4

Smakstart med teamets nya bil

● **I BÖRJAN AV** december offentliggjorde Wäxjö MS-föraren **Emrik Smedberg** att han byter bil från Grupp N-Honda Civic till Ford Fiesta R2T. Teamet har kört lite test, och nu var det dags att tillsammans med kartläsaren **Carl Eriksson** mäta sig med R2:an i tävlingssammanhang.

Och vilken smakstart! I första kval-åket var Emrik inte bara klassbäst i Internationella 2WD, han var snabbast av alla 2WD-bilar!

När tre kval räknats samman var

Emrik klassbäst och i finalen satte han sin dagsbästa tid. Men skulle det räcka?

Direkt efter malgång kommenterade han:

– Vi får se. Vi överkörde på något ställe och jag såg att **Simon Andersson** lade på nya däck inför finalen.

Simon var också 1,1 sekund snabbare och **Calle Carlberg** körde på tiondelen lika med Emrik.

– En besvikelse att inte vara snabbast. Men det är en stenhård klass med små marginaler och generellt sett är vi grymt nöjda med dagen.



Kvalomg. 2 3.40,8

Mulligt sound från M3:a med V8

● **SYNEN AV BILEN** och inte minst dess ljud är rejält maffigt när Bjarne Rutgersson från Stenungsunds MS kommer laddande.

En BMW M3 med 4-liters V8-motor, byggd av Ryrlén Workshop, **Patrik Cederberg** och Bjarne.

Vidare har bilen original hjulupphängningar med Reiger-ben, AP-racingbromsar, Hoosier-däck samt 6-växlad låda, Mobimech rampdiff och 4,44:1-utväxling.

Bjarnes långa karriär har skapat en och annan minnesvärd anekdot.

I mitten av 1970-talet var han och tittade på en rallytävling och frälstes helt av en välljudande BDA-Escort.

Några år senare körde han debutantrally i Fjärås med en Opel Kadett, rullade, fyllde bilen med snö men tog sig ändå till mål.

I garaget har han sedan länge en BDG-Escort som han kört över 100 tävlingar med.

– En ganska häftig sak med 2-litersmotor och 280 hk som flyttar 900 kg när bilen är fulltankad. För det mesta är vi vänner, Forden och jag, och då blir det viss framgång.

Den här helgen fick Escorten vila medan Rutgersson lät BMW M3:an sträcka ut. I högerstolen fanns **Heidi Ryrlén**.

Dock försvann chansen till final när en missad bromspunkt i tredje omgången orsakade en dikesvisit som kostade dryga minuten.



Följ oss på sociala medier!



@Autoracing

AUTORACING



sparco



Sabelt



EBC
BRAKES



POWERFLEX



lifetime



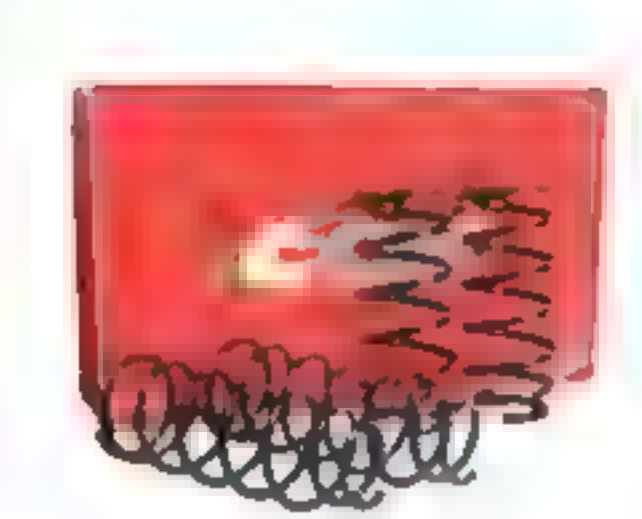
SIMPSON



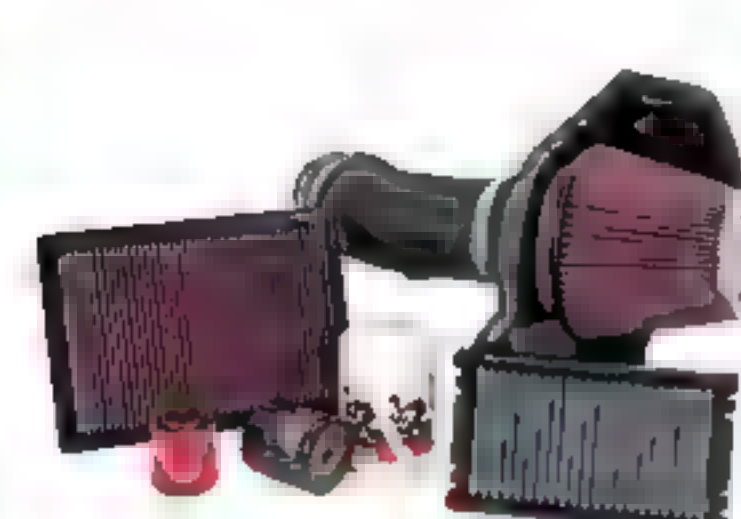
Auto
Meter



KONI



Eibach



K&N
SUPERIOR AIRFLOW
SUPERIOR PERFORMANCE

AUTORACING.SE

VI HJÄLPER DIG MED DET DU BEHÖVER PÅ WEBBEN,
ELLER BESÖK VÅR BUTIK I STOCKHOLM.



Autoracing

Kälvestavägen 104-110, 163 54 SPÅNGA



T: 08-474 50 70

E: order@autoracing.se

SVENSK
BILSPORT

Partner till Svensk Bilsport



Kvalomg. 3 3.38,4

Åndberg gjorde en spännande comeback

● **ALLDELES I SLUTET AV** 1990-talet gjorde Toyota Corolla-bilarna sitt intåg i rally-Sverige. Då var **Richard Åndberg** en av förarna. Senare gick hans bil vidare till toppförare som **Jonas Wigren**, **Leif Peterson** och **Pelle Wilén**, vilka alla skördade stora framgångar med den.

Richard slutade tävla. Eller rättare sagt, gjorde ett uppehåll.

I hostas bestämde jag mig för en sista comeback

och köpte bilen som **Robin Sandberg** och **Team Nybe** vann SM med 2019.

Tävlingen i Uddevalla blev därmed Richards första race på 15 år och dessutom med en bil som han bara kört åtta varv på Linköpings Motorstadion (Sviestad).

Redan i allra första böjen höll äventyret på att sluta med en smärre katastrof då för högt ladd på kalla däck gav upphov till en spektakulär högfartssnurning.

Ett par gashång och någon prickad däcktrave senare fick Åndberg ordning på körningen och var bara 1,3 sekunder från en plats i finalen.

Efter ett så långt uppehåll får vi ju vara mer än nöjda att vara hyggligt nära förarna i toppen. Nu tittar vi framåt. Lillebror **Robert** som var kartläsare i dag ska jag dela den här bilen med när Sprintcupen kommer igång, berättade Richard som tävlar för SMK Nyköping.



Final 3.18,5

Utmanade rejält i finalomgången

● **EFTER MÅNGA ÅR** bakom ratten i Opel Ascona B skaffade Hässleholm MK:s **Rolf Grybb** en Citroën DS3 R5 inför säsongen 2019. Bilen hade tidigare körts flera säsonger av danske fortkåkaren **Ib Kragh**.

Under sin karriär har Rolf huvudsakligen kört sprintar och då gärna på asfalt. Därmed har han utvecklat ett högt tempo på underlaget och sedan länge är det sonen **Tobias** som sköter kartläsandet bredvid Rolf.

Duon var med i tättstriden från första metern i Uddevalla. Några sekunders tapp i tredje kvalomgången gjorde att de kom till final som fyra i klassen internationella 4WD. Här sträckte de på sig, satte sin dagsbästa tid och slutade totaltvåa bakom **Robin Svensson**.

Kvalomg. 3 3.23,1

Femman totalt i första 4WD-starten

● **TOMELILLA MK:S** **Stefan Kristensson** gjorde sin tredje rallytävling i karriären, varav första i en 4WD-bil när han kom till start i GN Motorsports Ford Fiesta WRC-16. Som kartläsare hade han teamets rutinerade **Rickard Nilsson** och duon levererade allt bättre tempo ju längre dagen gick.

När alla tider summerades kunde de båda föra klassseger i nationella 4WD samt femte bästa tid totalt i finalen!



Kvalomg. 3 3.49,4

Gott om vilja i Sjöbergs Grupp H-Volvo

● **NÄR VI BAD** **Tomas Sjöberg**, Sotenäs MK, att beskriva sin rallykarriär fick vi "Mer vilja än talang" som svar.

Han har kört bortåt 350 tävlingar sedan debuten 1992 och ägnar sig till vardags åt att vara "truckpilot" på Llentab i Kungshamn.

Den Kumho-skodda Volvo 240:n beskriver Tomas som "billig". Ett bygge enligt nya Grupp H-reglementet med B230-motor, Fajs 50-förgasare, seklåda och 5,13:1-utväxling.

Dagen till ära skötte rutinerade **Krister Gull** navigerandet och de båda levererade inspirerad körning som dock inte räckte till final.



Final 3.33,3

Imponerande av Andersson den yngre

● **SAMMANLAGT** hade Simon Andersson inte kört mer än 14 rallytävlingar när han kom till Uddevalla för att SM-tävla med AM Eltekniks Opel Adam R2. Just den bilen hade han inte alls mycket erfarenhet av eftersom han mest tävlat i Grupp F tidigare.

Men med goda gener av sin fortåkande pappa Mats, (asfaltkunskap, yrke som elektriker och ett näst intill ständigt leende) visade Simon snabbt att han kör för SM-medalj i år.

Lotsad av Jörgen Jönsson slog Eslövs MK-junioren till med snabbaste kvaltid, i internationella 2WD, i andra omgången och gick till final som trea i klassen.

Här tog Simon i så mycket han orkade och vann med 1,1 sekunds marginal. Han slog även till med tredje bästa 2WD-tid totalt i finalen. Imponerande av en C-förare i konkurrens med flera erkänt snabba A- och B-förare.

När segern var ett faktum brast Simon ut i ett stort smajl.

– Vi körde nästan på gränsen i finalen. Min dröm är att en dag få testa pappas Proton Satria som står raceklar i garaget.

Det hörde Mats, som kontrade:

– Vi får väl se om det blir någon SM-medalj. Då kanske han får låna den, som belöning.

Om inte annat kanske Simon börjar diktera villkor eftersom han faktiskt noterade snabbare sträcktid än sin käre far den här dagen.



Kvalomg. 3 3.36,0

Favoriten föll när tändkabeln lossnade

● **MATS ANDERSSON** från Eslövs MK har mer än 200 tävlingar på sitt cv och meriter som brittisk mästare år 2000, två guld i SM-sprintarna 2013 och 2014 samt nio guld i RS-DM. Han är dessutom en av landets utpräglade asfaltspecialister och hade hårt favorittryck på sig inför premiären i Uddevalla.

Sin vana trogen höll han nerverna i styr genom att leverera träffsäkra kommentarer med glimten i ögat.

– Min kartläsare för dagen, Erik Harrysson, debuterade med noter. Och efter lite tips från Jörgen Jönsson om hur man enklast får ner dem på ett papper och att det kan behövas lite mellanrum mellan tecknen blev det kanon!

Kit Car-Astran uppdaterades inför säsongen med ny växellåda (Tractive 6-växlat) och fjädring (Öhlins).

– Lite justeringar kvarstår för att få bilen som jag vill ha den, menade Mats som ändå var snabbast i nationella 2WD i första åket.

Fast i andra vändan hoppade en tändkabel av vilket spolierade alla chanser till final. Det hjälpte inte att skåningarna var klasstrea i tredje kvalomgången.

– Kanske lika bra att bilen gick sönder. Annars hade jag kanske fått stryk av sonen, sa Mats och skrattade gott.

Fast Mats, du fick däng av din son, Simon. I sitt finalåk körde han 2,7 sekunder snabbare än vad du gjorde i ditt tredje kvalåk. Skulle vi inte berättat det i tidningen?



Dragracing 2021

5 Juni	Motopark F
12-13 June	Gardermoen N
18-19 Juni	Gardermoen N
25-27 Juni	Tallhed S
3-4 Juli	Haapsalu E
8-10 Juli	Kauhava F
23-25 Juli	Sundsvall S
7 Augusti	Kauhava F
5-8 Augusti	Gardermoen N
12-15 Augusti	Tierp Arena S
21-22 Augusti	Tallhed S
28-29 Augusti	Kauhava F
27-29 Augusti	Sundsvall S
3-4 September	Mosten DK
4-5 September	Haapsalu E
10-12 September	Gardermoen N

SPEEDGROUP

www.dragracingeurope.eu



Final 3.38,8

Snygg premiär med nyinköpta Golfen

• **TIDEN I UNGDOMSRALLY** inledde Tobias Pettersson i en Volvo 240 under säsongen 2012. Sedan dess har han tävlat flitigt och varit Volvo (Grupp H sedan 2015) trogen.

Förra året provade han lyckan i en Ford Fiesta ST och fick mersmak på framhjulsdraft. Därför skaffade han en polent Grupp H-VW Golf MKIII i höstas. Den bilen har tidigare rattats av bland andra Johnny Ekeflo.

Med co-drivern Åke Kjellgren vid sin sida gjorde Gränna MK-talangen nu tävlingsdebut med Golfen. Efter kvalomgångarna var duon sexa av de 35 startande i nationella 2WD. Körde final och satte femte tid.



Kvalomg. 3 4.11,5

Väl genomförd SM-debut

• **LEIF FREDRIKSSON** har åkt en hiskelig massa tävlingar som co-driver. Han är också en av de starka namnen bakom populära Slottssprinten utanför Katrineholm.

Motorsportintresset har gått i arv och sedan LBC-Ruschen i Lima förra året rallytävlar dottern **Madicken Swärd** som förare med Leif som navigatör. Innan dess rätade hon ut sladdar i folktrace. Fast det är hästar och ridsport som varit det stora intresset i många år.

Uddevalla City Race blev Madickens första SM-tävling. Hon tog sig igenom hela tävlingen utan missöden och bättrade sin första kvaltid med finfina 13,5 sekunder.

1400 cc-Polon är byggd av VW Motorsport och köptes av teamet förra året. Den har tät låda, Sachs trevägsdämpare och Yokohama-däck.

Final 3.59,0

Fina minnen från racingdepåerna

• **PER ERIK JONSSON** körde rally i slutet av 1970-talet, höll upp och fick ett obligatoriskt återfall i slutet av 1990-talet.

Bilen SMK Trollhättan-föraren körde i Uddevalla byggde han åt sin son, **Erik**, som körde Volvo Original Arena på bana och blev mästare för tio år sedan.

Med Per Erik som mekaniker fortsatte Erik med framgång i JTCC (tvåa 2011), Carrera GT Cup (trea 2012) och

två säsonger för WestCoast Racing i STCC 2014-2015.

Samtidigt körde Per Erik rally så fort tillfälle gavs.

– En kul grej var när jag och min bror vann Nordiskt Mästarmöte i Volvo Original på Mantorp Park 2006.

I Uddevalla City Race blev Per Erik och kartläsaren **Erling Jonsson** femma i standardklassen.



Final 3.19,2

Snabb Olsson trots mjuk setup

• **DET KRÄVDES INTE** någon extrem asfaltsetup för att hänga med i absoluta toppskiktet. Det bevisades med all önskvärd tydlighet av **Mattias Olsson**, Stenungsunds MS, och hans kartläsare **Joakim Johannesson**.

R5-Fabian med Michelin-däck krängde rejält och bjöd på höga hjullyft på väg mot total andraplats efter de tre kvalomgångarna. I finalen fick Olsson dock se sig passerad av **Rolf Grybb**. Men total tredjeplats med grusfjädring måste ju beskrivas som en framgång!



Tolk tolkar reglerna rätt

● **TÄVLINGAR** med SM-status för per automatik med sig högre prestige för alla inblandade. Premiären för asfalt-SM i rally är inget undantag. Därför hade SBF:s rallyutskott tagit fram en tolk för att snabbt och enkelt kunna kontrollera däckbredden på de tävlande bilarna.

– Vi hade inga misstankar om felaktigheter, men ville att reglerna skulle följas eftersom det handlade om SM, förklarar utskottets däckspecialist, **David Lindström**.

Reglerna för asfaltdäck i svenska rallytävlingar säger att däckets får vara maximalt nio tum brett monterat på fälg. Det vill säga att hjulets bredd maximalt får vara 228,6

millimeter oavsett om däckets är varmt eller kallt.

– Tolken är 229,0 mm och vi mätte alla hjul på alla deltagande bilar efter målgång i alla tävlingsåk. Vi hittade ett däck som var för brett. Det är skapat för rallycross, men råkar ha ett mönster som går in i rallyreglementet.

En vecka efter tävlingen kom ett officiellt meddelande på sbf.se som justerar årets sommardäcklista. Utskottet och importören har i samråd kommit överens om att ta bort berört däck/dimension från däcklistan.

Däckets på bilden klarade kontrollen alldeles utmärkt.

Från vänster, Carl Eriksson och Erik Smedberg, Simon Andersson och Jörgen Jönsson samt Calle Carlberg och Torbjörn Carlberg.



Uddevalla City Race 2021

FINALRESULTAT

GRUPP F (9 ST)

- 1) Lucas Helin/Annie Seel, Tibro MK, Opel Astra Bertone, 3.50,6,
- 2) Johan Holm/Christer Holm, SMK Trollhättan, Volvo 940, 3.52,5,
- 3) Niklas Ledin/Jonna Olsson, MK Kopparberg, Saab 900 V6, 3.54,9.

NATIONELLA 2WD (10 ST)

- 1) Kristian Johansson/Fredrik Livh, Toarps MK, Ford Puma, 3.31,1,
- 2) Joacim Kristiansson/Maya Ragntoft, SMK Hörby, Opel Corsa B, 3.32,3,
- 3) Magnus Karlsson/Mikael Karlsson, Norrköpings MK, Saab 9-3, 3.35,9.

INTERNATIONELLA 2WD (9 ST)

- 1) Simon Andersson/Jörgen Jönsson, Eslövs MK, Opel Adam R2, 3.33,3,
- 2) Emrik Smedberg/Carl Eriksson, Wäxjö MS, Ford Fiesta R2T, 3.34,4,
- 3) Calle Carlberg/Torbjörn Carlberg, Nässjö MK, Ford Fiesta R2, 3.34,4.

NATIONELLA 4WD (3 ST)

- 1) Stefan Kristensson/Rickard Nilsson, Tomelilla MK, Ford Fiesta WRC, 3.25,3,
- 2) Mattias Lindberg/Marcus Bengtsson, Vänersborgs MK, Subaru Impreza, 3.40,5,
- 3) Urban Andersson/Christer Andersson, Stenungsunds MS, Mitsubishi Evo IV, 3.45,5.

INTERNATIONELLA 4WD (6 ST)

- 1) Robin Svensson/Henrik Appelskog, SMK Hörby, Ford Fiesta R5, 3.16,3,
- 2) Rolf Grybb/Tobias Grybb, Hässleholms MK, Citroën DS3 R5, 3.18,5,
- 3) Mattias Olsson/Joakim Johannesson, Stenungsunds MS, Skoda Fabia R5, 3.19,2.

TRACTIVE
motorsport transmissions

RD905 Differential Volvo 1031 HT Drivaxel Volvo 240, 940 HT

Sekventiell växellåda, rampdiff och drivaxlar

Gör som Patrik Flodin, SM-segraren i 2WD 2020 och utrusta din Volvo med Tractives RD905 växellåda, rampdiff och nytillverkade drivaxlar för Volvo 940 med grovare diameter vid splinesen in i differentialen, passar ej standard diff. Utformad för standard hjullager och pinnbultar.

Tractive AB | bjorn.engstrom@tractive.se | +46 243 221155 | +46 72 252 21 15 | www.tractive.se

Vänligen notera att produktbilderna ej är i proportion till varandra

MotorSportGuiden

AVGASSYSTEM

ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •
Performance • Special •
Universaldelar • Katalysatorer •
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping
Tel. 0221-18070
www.ferrita.com

SPORTAVGASSYSTEM

SIMONS®
www.simons.se

Ray Metallfabrik AB
Avgassystem & universal
avgasdelar i rostfritt, kromstål
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

BAKAXELDELAR

BAKAXELDELAR
bakaxel.se

BakaxelDelar i Gävle levererar
helhetslösningar till din bils drivlina!
Vi specialiserar oss på bakaxlar och
växellådor till framförallt Volvo, men
har delar till många andra bilmärken.
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-
paket, ombyggda växellådor och
mycket annat.
Vi har delarna till tävlingsbilen,
vare sig du kör rally/rallycross,
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30
Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.
www.bakaxel.se

**Nästa utgåva
av BilSport
Rally & Racing
kommer
den 26 augusti.**

BILSPORTUTRUSTNING

Dalhems

Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.
Kolla våra billiga priser! 40 år i
branschen. Vi saluför de flesta stora
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,
bildelar@dalhems.com
www.dalhems.com

DESIGN & DEKOR

DEKALTRIM
Racingdekorer • Streamers • Dekaler • Bilder

Racingdekorer, Streamers &
Dekaler.

0381-505 33,
order@dekaltrim.nu
www.dekaltrim.nu

DÄCK & FÄLGAR

PLOMBO MOTOR

Rallydäck från eget lager

Kumho • Yokohama • MRF •
Gullabo • Braid • Minilite m.m

070-302 80 23
david@plombo.se
www.plombo.se

FOLKRACE



Folkraceshops affärsidé är att ta fram
billiga bildelar till alla bilentusiaster!
Vi började med delar till Folkrace men
vi har nu även de mesta till vanliga
vägbilar. Vi har främst delar till Volvo,
Saab, Opel och BMW, t.ex packningar,
kolvringar, lager, kopplingssatser,
Fajsförgasare samt delar därtill. Vi har
också ett sortiment av tävlings-utrust-
ning. Vi har nu även ett stort sortiment
av bromsdelar såsom ok, skivor, belägg,
renoveringssatser, slang m.m.
Det mesta har vi i lager. Beställ i vår
webshop och få delarna inom 2-5
arbetsdagar.

Eller besök vår butik i Örebro!
Vi har öppet vardagar 8-17 på
Berglundavägen 1F.

Saknar du ändå något i vårt sortiment?
Hör av dig till oss! Vi kan få hem det
mesta till ett konkurrenskraftigt pris. Vi
kan även ta hem delar till andra
bilmärken speciellt för dig!

Tel 0702-13 56 20, 0702-13 56 40,
0702-13 56 27
order@folkraceshop.se
www.folkraceshop.se

MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Tillverkning och konstruktion
av kamaxlar med ventilsystem.
Färdiga produkter till utvalda
motor-modeller, samt specialtill-
verkning av enstaka kamaxlar och
mindre serier.

036-32 77 70
www.agap.se



Ett av Sveriges största lager av tuning
och reservdelar. Med över 5.000 m2
lageryta och över
10.000 olika produkter på hyllan.
Vi har allt från vevstakar, ventiltfjädrar,
packningar, förgasare, insug, grenrör,
turbodelar, tillbehör till kylsystem,
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,
flänsar och mycket mer.
Med produkter från kända
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Cometic,
DTA, Sachs, Weber, Pipercross m.fl.
Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40
info@klracing.se
www.klracing.se

Auto Verdi

Vi tillverkar vevstakar och torr-
sumpsoljepumpar efter dina egna
mått och önskemål.

0240-59 43 00
info@autoverdi.com
www.autoverdi.com

MOTORTRIMNING



KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet
av konstruktion och tillverkning till
de flesta fabrikat. Nya på våra chill
cast ämnen, men även omslipning
och renovering. Vi har i närmare 40
år varit motorleverantör till både
fabriksteam och amatörer som i rally
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-
ar med våra produkter.
Besök vår hemsida på www.enem.se
där du hittar ENEM:s produkter
tillsammans med andra som vi
representerar: Wössner kolvar,
MBE insprutningssystem, Martelius
grenrör, Maxpeedingrods vevstakar,
HPS kompressorer m.m. Dessutom
ett komplett sortiment av vanliga
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00
enem@telia.com
www.enem.se

Rally & Racing

Erbjudande till dig som prenumererar
på BilSport Rally & Racing.



17% rabatt

på besiktning
hos Opus Bilprovning

Hämta ditt erbjudande på
rallyracing.se/lojalitetsklubb

Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/ Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom annat med motorsportanknytning som drabbat redaktören i diverse sammanhang ...



Här i Historiska Midnattssolsrallyt 2006 återupplivade Carl-Magnus Skogh, då 81 år gammal – och idag 95 år – tillsammans med bisittande brodern Rolf gamla Midnattssolen i en Saab 92 lånad från Saab-museet i Trollhättan. På bilden susar de fram på klassiska Husås-Andviken i den jämtländska juninatten. Carl-Magnus och Rolf var med sina triumfer 1960 och 1961 de enda som lyckades vinna Midnattssolsrallyt mer än en gång.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Första Midnattssolen

I coronans spår blev det inga nya Midnattssolsrallyminnen varken ifjol eller i år. Men det finns ju gott om äldre hågkomster – både från "originalet" och från historiska Midnattssolsrallyt. Det senare hoppas vi förstås är tillbaka på banan nästa år.

Redaktören gjorde sitt första Midnattssolsrally för 60 år sedan – som åskådare – vid 1961 års upplaga. Sommarlovet hade just börjat och 15-årsdagen firats, men ännu utan moppe.

CYKEL FANNS DÄREMOT.

Denna var ingen racer, men treväxlad och försedd med hastighetsmätare. I lagom brant och lång utförsbacke gick den att pressa upp i 60 km/h. Så pass att när redaktören på 50-begränsade Stockholmsutfarten mot Uppsala vid ett tillfälle höll just 60 knäck på cykelbanan och då körde förbi en polisbil, som höll laglig fart, renderade detta en

skarp tillsägelse från ordningsmakten ...

Nå, att följa rallyt på cykel var i alla händelser ingen lockande idé. Men det gick ju att cykla till Östra Station och – faktiskt – ta med cykeln på Roslagsbanan och sedan vidare på bussen till Riala. Där skulle rallyts sista specialsträcka SS 18 – och den som låg närmast Stockholm – köras på allmänna grusvägen mellan Beateberg och Riala. Detta innebar sammanlagt bara ett par kilometers cykling och redaktören kunde parkera hojen nära sträckmålet i god tid. Kanske hade mamma skickat med smörgåsar och läsk. Säkert fanns också korv och dricka att köpa. En lång natt väntade nämligen.

Första start på sträckan var vid 19-20-tiden denna fredagskväll och med tre minuters startmellanrum – ja, så är mitt minne att det var – skulle det ta runt åtta timmar för de cirka 150 kvarvarande av 197 startande ekipage,

att passera. Hela juninatten skulle äventyret pågå, så även vid slutmålet i Stockholm – Odengaraget vid Odenplan dit första bil väntades cirka 21.30.

LÅNGT IN PÅ NATTEN kändes sträckan av fyllda publiked, som ett stort antal funktionärer höll koll på. Funktionärerna stod utposterade med något hundratal meters mellanrum. De skulle ha ögonkontakt och agerade både publikvakter och hade röda flaggor för att varna tävlande för ekipage som fått stopp eller kört av.

Någon omseedning tillämpades inte och varje bilklass hade sin idealtid på varje sträcka. Om idealtiderna var väl satta, gick det att vinna rallyt vare sig man åkte i trimmad eller otrimmad klass – med stor eller liten motor.

Inför avgörandet på SS 18 hade fjolårsvinnaren Carl-Magnus Skogh i sin otrimmade Saab 96 en klar totalledning före Tom Trana

som gav Volvos då nya P1800-modell sin rallydebut. Trana toppade trimmat över 1300 cc före bland andra "Rally"-Harry Bengtsson i Porsche Super 90 GT och var den som publiken var mest spänd på att se. Men i slutet av SS 18 blev det ingen show. Kopplingen i den relativt tunga P1800:n hade tröttnat. Ekipaget passerade på halvfart och tvingades bryta vid sträckmålet.

Tre år senare fick Trana för övrigt sin revansch, då han vann sista sommarupplagan av det svenska EM-rallyt. Året efter försvarade han segern, då i första vinterversionen. Båda segrarna tog Tom i Volvo PV544.

När alla kvarvarande tävlande och även efteråkare passerat, övriga åskådare sedan länge troppat av och morgonsolen gått upp, tog sig redaktören tillbaka till sträckmålet, hoppade på cykeln, trampade iväg till familjens fritidshus en knapp mil bort och stupade uttröttad i säng. ●

BILSPORT RALLY&RACING NR 6/2021 UTE 26 AUGUSTI

Som prenumerant får du tidningen tidigare



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Testing, testing ...

Emmaboda Flygbana är en utmärkt anläggning för dig som vill testa din tävlingsbil i lugn och ro för att komma väl förberedd till tävlingar. Goda möjligheter för test på såväl grus som asfalt erbjuds. Vi hälsade på när Patrik Siljemark och hans kartläsare Jörgen Samuelsson skaffade sig erfarenhet av sin R5-Skoda.

STOR INTERVJU: Stig Blomqvist – aktuell 75-åring

FASTA SIDOR LEDARE • PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF • KRÖNIKOR

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS



SÄKRA DITT DATUM 2021

www.emmabodaflygbana.se

NYHET

#513087

BILINREDNING 4 LÅDOR

Smart förvaring som håller dina verktyg och tillbehör på plats i servicebilen. Perfekt för dig som jobbar ute i fält. Håller golvytan fri från förvaringslådor samtidigt som verktygen blir lättåtkomliga - även från utsidan.

7.592KR



4.800KR

#511960

MC LYFTBORD, HYDRAULISKT

Hydraulisk mc-lyft med en kapacitet på 400 kg. Hög och sänkning sker med hjälp av två fotpedaler. 4 st. hjul varav 2 st. är svängbara.



19.750KR

#498003

SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR

Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen



1.695KR

#513923

POLERSATS I VÄSKA, Roterande

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PELA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsegling.



6.470KR

#519763

KALLBANDSÅG G5013W, MED STATIV

En av marknadens bästa metallbandsågar för garaget eller den lilla verkstaden. Den klarar 125 mm rundstänger och 125x150 mm rektangulärt material.



3.995KR
5.305KR

#513169

SLIPMASKIN ROSO90 MED DAMMSUGARE

Oscillerande enhandslipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor. Dammsugaren med trestegsfiltrering har autostart- och stop-funktion för luftmaskiner och elverktyg.



5.999KR
6.661KR

#497945

METALLBANDSLIP BS-75, 400V

För grovslipning. Maskinen kan vinkelställas i olika lägen. Levereras med stativ och gnistbox.



10.990KR

#86801

KAROSSNURRA

Perfekt karossnurra för renoveringsarbeten. Försedd med svängbara gummihjul som gör den lätt att flytta även med en bilkaross i.



1.590KR
1.993KR

#512788

METALLKAP 355 MM

Prisvärd maskin för kapning av järn, stålprofiler, rör, pvc, övriga icke järn metaller. Försedd med spindellås för snabbt och enkelt skivbyte samt snabbjustering av materialhållare som är justerbar 0-45°.



2.995KR
3.380KR

#502989

DOMKRAFT HÖGLYFTANDE, 2000 KG

Höglyftande verkstadsdomkraft med extra låg profil - lägsta höjd endast 80 mm, vilket gör den perfekt till sportbilar.

KAMPANJ



899KR
1529KR

#490073

KABELUPPRULLARE, 17 M

Professionell kabelupprullare för tak- och väggmontage tillverkad i slagtålig plast.



16.900KR

#510425

TVÅPELARLYFT, 4-TON

Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

www.verktygsboden.se

f i YouTube Verktygsboden

KUNDTJÄNST

info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS

Källbäcksgatan 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförändringar och feltryck.

Motorsports

Grus



Vårt grusdäck
för både proffs
och amatörer.

A035

Mönster och profil
som passar för
hårda underlag och
för sträckor med
både grus och asfalt.

A036

Grusdäcket
som är utvecklat
av proffs för proffs.
Mycket bra prestanda
och livslängd.

A053

ADVAN

Asfalt



Rally asfalt med
uppdaterad stomme
och mönster.

A051

R-däck för
racing och gata.
E-märkt.

A052

Vinter



110/650 R15

150/650 R15

A040S

Nytt däck med
asymmetriskt
mönster för 4wd

A057

speedline

Corse



2118

6,0 x 15
7,0 x 15
5,5 x 16

2120

7,0 x 17
8,0 x 18

2128

6,5 x 15